7
Commissie Fyra/NS-strategie

Aan de orde is het **debat** over **de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra en de NS-strategie (debat met de regering)**.

De **voorzitter**:
Ik heet de minister van Financiën, de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de mensen op de publieke tribune van harte welkom. Ik geef mevrouw Van Veldhoven als eerste spreker het woord, namens D66. Mevrouw Van Veldhoven is jarig.

(Applaus)

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Ik had mij natuurlijk geen mooier verjaardagscadeau kunnen voorstellen dan het debat over de Fyra-enquête. In 2013 heeft D66 samen met het CDA, gelukkig gesteund door een meerderheid van deze Kamer, het initiatief genomen tot een parlementaire enquête over de Fyra. Met elkaar in deze Kamer wilden we dat de onderste steen boven zou komen. De allerbelangrijkste conclusie van het rapport — ik ben heel trots dat een van de leden vandaag aanwezig is bij de behandeling — is eigenlijk dat de belangen van de reiziger uiteindelijk niet voorop hebben gestaan. Het gevolg daarvan was dat de reiziger uiteindelijk met lege handen achterbleef. Ook de Staat, die al die tijd het oog meer op de schatkist bleek te hebben gericht dan op de reiziger en het vervoersaanbod voor de reiziger, blijft alles bij elkaar opgeteld toch wat berooid achter. De NS, een belangrijke hoofdrolspeler in dit drama, behoudt wel de hsl-concessie. Eigenlijk is dat toch een vreemde figuur.

De rest van mijn bijdrage wil ik graag de belangrijkste conclusies van de parlementaire enquêtecommissie langslopen, te beginnen met de conclusie over het toekomstige vervoer en het gebruik van de HSL-Zuid. Sinds in 2001 met de HSA een concessieovereenkomst tot stand kwam, zijn vijftien jaar verstreken. De reiziger heeft nog steeds geen flexibele, goedkope hogesnelheidsverbinding met Brussel. Dat schuurt. Om de reiziger toch nog een beter bod te bieden, organiseert de staatssecretaris in het najaar een marktverkenning. Laat mij heel helder zijn: D66 waardeert het zeer dat de staatssecretaris probeert te komen tot een beter bod voor de reiziger, maar is dit de oplossing? Andere partijen dan de NS mogen een bod doen en daar mag de NS dan het beleid op aanscherpen. Als dat de NS niet lukt, dus als de NS zelf niet met de oplossingen komt die de NS dan eigenlijk op een presenteerbladje krijgt aangeboden, moet de NS die andere partij in dienst nemen. Nogmaals: ik waardeer het dat de staatssecretaris zoekt, ook via onorthodoxe wegen, maar ik ben bang dat bij de marktwerking zoals die nu in elkaar steekt, de prikkels weer gewoon verkeerd liggen. Alternatieve aanbieders zullen zich niet in de kaart laten kijken. Zij zullen ofwel geen bod uitbrengen, omdat zij de NS daarmee hun eigen strategie eigenlijk op een presenteerblaadje aanleveren, ofwel zij zullen een heel onrealistisch hoog bod uitbrengen waaraan de NS niet blijkt te kunnen voldoen, zodat zij zelf alsnog een kans krijgen. Lopen we dan niet weer in dezelfde soort fuik als de fuik waarin we in eerste instantie met de Fyra uiteindelijk zijn beland?

De zorg van mijn fractie is dat we met deze marktverkenning alsnog niet een realistisch beeld krijgen van wat er nog kan op de hsl. Ik teken daarbij aan dat mijn fractie geen wonderen verwacht van wat er verder nog uit deze lijn te halen is. Het is een moeilijke casus geworden. We weten ook dat de onderhandelingen met de Belgen moeilijk zijn, maar als we het toch gaan proberen, moeten we een echte poging wagen, waarbij we echt een reëel beeld kunnen krijgen van wat er kan. Daarom stel ik voor om het anders te doen: besteed de hsl echt opnieuw aan, geef partijen de tijd om zich voor te bereiden op een echte nieuwe aanbesteding door nu al duidelijk te zijn over voorwaarden, criteria en vereisten, doe een realistische uitvraag en beoordeel aanbiedingen ook op hun realiteitswaarde en op de kwaliteit van het vervoersaanbod in plaats van wat zij financieel opbrengen.

De heer **Smaling** (SP):
Ik heb veel bewondering voor mevrouw Van Veldhoven, maar ik kan er niet bij dat zij met de kennis van de afgelopen 25 jaar hier voorstelt om de HSL-Zuid openbaar te gaan aanbesteden. Het drama van de afgelopen 25 jaar had als dieptepunt 2001. Minister Netelenbos heeft nog geprobeerd om het onderhands te gunnen, maar premier Kok zei: we besteden aan. Als gevolg daarvan heeft de NS een krankzinnig hoog bod gedaan. Als gevolg daarvan zijn toen die brakke treinen besteld, omdat de NS toch een betaalbare trein wilde. En dan stelt mevrouw Van Veldhoven hier met droge ogen juist datgene voor wat het kwaad veroorzaakt heeft. Waarom? Leg het me uit en trek me er weer bij.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat doe ik met alle plezier. De heer Smaling is tegen marktwerking vanwege marktwerking. Dat is wat anders dan zeggen dat er met de manier waarop de Fyra destijds is aanbesteed ongelooflijke fouten zijn gemaakt en dat de prikkels daarbij helemaal verkeerd waren. Ik pleit er dus voor om de lessen toe te passen die de Fyra-commissie terecht trekt over de manier waarop deze aanbesteding is gegaan, om zo te komen tot een aanbesteding die het beste biedt voor de reiziger. Wat het beste is voor de reiziger, kun je pas zien als je dingen met elkaar kunt vergelijken. Zonder aanbesteding is er één bod en dan moet je er maar van uitgaan dat dat het beste bod is. Ik wil graag dat we verschillende aanbiedingen naast elkaar zetten en dan op basis van een vergelijking bepalen wat het beste bod is. We moeten niet meer, zoals tot nu toe bij de Fyra het geval was, bij onrealistisch hoge aanbiedingen denken: dat komt er dan wel van. Nee, dat komt er dus niet van. Daar zullen we veel scherper op moeten zijn. Maar het feit dat je kunt beoordelen wat het beste voor de reiziger is als je verschillende aanbiedingen naast elkaar hebt, daar kan toch zelfs de heer Smaling niet omheen?

De heer **Smaling** (SP):
Ik bespeur toch echt selectief debatteren in wat mevrouw Van Veldhoven hier nu doet. In de jaren negentig is, met steun van onder andere D66-ministers als Wijers en Brinkhorst, de NS gevierendeeld. Het was een van de meest vooraanstaande spoorbedrijven ter wereld en wij hebben in de jaren negentig willens en wetens dat bedrijf in een

positie gebracht waarin we het nooit hadden moeten brengen. Ik zou nu dus ook van mevrouw Van Veldhoven verwachten, terugkijkend op deze 25 jaar, dat ze de insteek kiest dat we stoppen met het bashen van de Nederlandse Spoorwegen, dat we dat bedrijf weer omarmen en dat we proberen om dat weer de statuur te geven die het verdient in plaats van bij ieder herfstblaadje op de rails het hele land op zijn kop te zetten met het papegaaien dat het zo'n slecht bedrijf is. Waarom kiest mevrouw Van Veldhoven die insteek niet?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Laat ik als eerste zeggen dat ik bijzonder veel respect heb voor datgene wat de NS doet. Het is een fantastisch bedrijf. Ik denk ook dat dat uit internationale vergelijkingen blijkt. We mogen met elkaar heel blij zijn dat we een NS hebben, die in Nederland dagelijks de treinen laat rijden. Ik heb jarenlang dagelijks geforensd. Ik heb dat ook in het buitenland gedaan en kan dus ook nog wat vergelijken. De NS is een heel mooi bedrijf. Laten we daar trots op zijn. Dat neemt niet weg dat voor D66 niet het bedrijf NS maar de reiziger centraal moet staan. Ik heb de heer Smaling telkenmale horen zeggen dat de reiziger op één moet staan. Als hij dat echt vindt, moet hij, los van zijn ideeën over wat wel of niet een goed bedrijf is, dat werkelijk op één zetten en dan durven kijken naar waar de reiziger het beste mee gediend is. Mijn fractie is bereid om dat te doen. Als de NS daar als beste uitkomt, zullen we haar van harte feliciteren, want uiteraard mag ook de NS gewoon weer meedoen aan zo'n aanbesteding.

De heer **Madlener** (PVV):
We bespreken hier een drama met belastinggeld: de Fyra en de hsl. Dat drama is begonnen in de jaren negentig, met de puinhopen van Paars. Mevrouw Van Veldhoven heeft een prachtige paarse jurk aangedaan. Ik zou dus haast zeggen ...

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat is bijna uitlokking, zou je zeggen!

De heer **Madlener** (PVV):
Ik denk: dat moet een symbolische waarde hebben. De jaren negentig waren namelijk de tijd van de megalomane Europese plannen. De hsl moest Nederland verbinden met een Europees hogesnelheidsnetwerk, waardoor het vliegen overbodig zou worden. Het was de tijd van de invoering van de euro en van de versnelling van de Europese Unie. We zitten vandaag met de brokken: morgen komt er misschien een brexit en nu voeren we het debat over de Fyra. Mijn vraag aan mevrouw Van Veldhoven is de volgende. Ze pleit voor het aanbesteden van de hsl aan andere partijen dan de NS. Anderhalf jaar geleden was er een debat over de concessieverlening aan de NS. Toen is ervoor gekozen om de hsl in die concessie op te nemen. Eén partij heeft gezegd: laten we dat nu niet doen. Dat was mijn partij, de PVV. Wij hebben toen gezegd: geef de hsl nu niet aan de NS, maar besteed die apart aan. Ik heb daarover ook een motie ingediend. Waarom heeft D66 daar toen tegengestemd?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik kan de exacte formulering van die motie nu niet terughalen, maar ik weet wel dat het CDA en D66 destijds, toen al, samen ervoor hebben gepleit om ook andere partijen een kans te geven. Misschien moet de heer Madlener nog even nakijken waarom hij toen niet onze motie heeft gesteund. In ieder geval heeft die motie het niet gehaald, maar wij hebben daar wel voor gepleit.

De heer **Madlener** (PVV):
Dit is een vreemde gang van zaken. Ik heb toevallig net nog de spreekteksten teruggelezen. Anderhalf jaar geleden spraken wij over het onderhands gunnen van de concessie aan de NS. Daar zat ook de hsl in. Mijn inbreng was toen: "De NS heeft laten zien dat ze het niet kan. Nu is er een enquête bezig. Laten we in ieder geval de uitkomsten van die enquête afwachten voordat we het weer tien jaar aan de NS gunnen." Uw partij heeft die motie toen niet gesteund. Ik kan niet anders dan concluderen dat u toen een heel andere keuze maakte dan nu met dit verhaal.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik kan niet anders concluderen dan dat u blijkbaar alleen uw eigen bijdrage hebt teruggelezen. Zowel D66 als het CDA heeft er consistent voor gepleit om ook andere partijen een kans te geven. Dat doen we nu weer. Ik ben wel blij met uw bijdrage en hoop dat u ons verzoek zult steunen, want blijkbaar werken we wat dat betreft dezelfde kant op.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
We zijn nog geen kwartier bezig en we hebben het hele probleem van het aansturen van het spoor in Nederland eigenlijk al op tafel liggen. Aan de ene kant heb je de marktadepten en aan de andere kant de mensen die zeggen: het moet vanuit de Staat worden geregeld en er moet één bedrijf voor zijn, want het spoor is niet geschikt voor iets anders dan een vorm van monopolie. Ik denk dat we daar heel moeilijk met elkaar uit gaan komen. Ik heb nog wel de volgende vraag. We hebben eerder de commissie-Kuiken gehad. We hebben over haar rapport gedebatteerd en toen werd gezegd dat een van de grote problemen het zigzagbeleid van onder andere de Kamer is. We hebben ook een mooi rapport van de Eerste Kamer over privatisering gehad. In de titel daarvan stond iets met "ontspoord". Volgens mij was het "de aansluiting ontspoord". Ik weet niet meer precies wat de titel was. In dat rapport, waaraan volgens mij ook Eerste Kamerleden van de D66-fractie meegeschreven hebben, werd geconcludeerd dat een van de grote problemen is dat we te vaak te snel zigzaggen. Met die gedachte in het achterhoofd stel ik de volgende vraag. Is het verstandig om dit nu te doen? Of zouden we als Kamer toch niet moeten zeggen: we hebben allemaal onze eigen ideeën, die nogal van elkaar verschillen, maar laten we in hemelsnaam één lange lijn aanhouden? Met die lijn bedoel ik dan: de NS de huidige concessie laten uitwerken en dan bekijken wat we verder moeten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik waardeer het dat mevrouw Van Tongeren refereert aan consistentie. Zeker als je een contract afsluit, moet er een bepaalde mate van consistentie zijn. D66 en het CDA zijn consistent in hun continue pleidooi om ook andere partijen

een kans te geven. Maar een contract kun je ook niet zomaar openbreken. Dat ben ik met mevrouw Van Tongeren eens. Daarom heb ik in mijn bijdrage ook niet gezegd dat ik wil dat het per se nú gebeurt. Ik zou graag willen dat we scenario's ontwikkelen om te bekijken wat het geschiktste moment is. Ik kan me ook best een scenario voorstellen waarin we zeggen: we nemen als uitkomst van deze parlementaire enquête het principebesluit dat andere partijen, partijen aan wie de kans is ontnomen door de manier waarop de aanbesteding verlopen is, opnieuw een kans krijgen, maar dan aan het einde van de huidige concessie, in welk geval je dan een aantal jaren daarvoor al wel met de voorbereidingen moet beginnen. Ook dat vind ik een heel denkbaar scenario. Het tussentijds openbreken van een scenario doe je namelijk niet zomaar. Daar moet je als overheid zorgvuldig mee omgaan. Daar sta ik ook voor.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mijn vraag ligt op een niveau hierboven. Mevrouw Van Veldhoven legt haar eigen voorstel en haar eigen strategie nog een keer helder uit, maar ik probeer daarbovenuit te komen. In de 30 jaar dat dit in de Kamer speelde, was het: op detail meesturen, dan weer op grote afstand blijven en dan weer op detail meesturen. Is het nu geen tijd om Kamerbreder te zeggen: dit is misschien niet de meest optimale lijn? Als wij een meerderheid van GroenLinks en D66 in de Kamer zouden hebben, zouden wij wellicht een wat ander beleid hebben, maar dat hebben wij niet. Moeten wij niet in ieder geval met zijn allen meesturen naar langere consistentie op het beleid dat wij van de NS vragen zodat de schwung in het bedrijf blijft? Het helpt niet om te zeggen: ik ben consistent in mijn kritiek.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb, meen ik, vrij precies antwoord gegeven op de vraag van mevrouw Van Tongeren of wij aan het einde van de concessieduur zo'n besluit effectueren. Ik heb ook gezegd dat ik er best voor opensta om als wij met elkaar een principebesluit nemen, te zeggen dat wij dat aan het einde van deze concessieduur effectueren. Volgens mij verschillen wij niet van mening over het feit dat wij met elkaar ook de verantwoordelijkheid hebben om zorgvuldig om te gaan met een bedrijf dat een contract sluit voor tien jaar en daarvoor bepaalde investeringen doet. Ik meen dat wij niet op een niveauverschil zitten, maar ik gaf juist aan dat ik begrijp dat mevrouw Van Tongeren dat punt maakt en dat ik dit punt ook zeker overweeg.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dank u wel, voorzitter.

De focus op de reiziger, daarvoor zitten wij hier met elkaar. De hoofdconclusie van het rapport was: focus op de reiziger. En wat bieden wij de reiziger met wat nu voorligt? Een aanbod dat schril afsteekt bij hetgeen ooit beloofd is. Amsterdam-Brussel in 109 minuten. Als je mazzel hebt, want anders is het ruim twee en een half uur. Den Haag-Brussel twee en een half uur? Die gaat straks nog maar vier keer per dag. Dat is zelfs een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Hoe heeft het zover kunnen komen? Die vraag geldt vooral voor Den Haag. Waarom is er niet onderhandeld met de Belgen? In het antwoord op de vragen lees ik dat er contact is geweest met de Belgen. Zij gaven aan dat zij het geen goed idee vinden om een Belgisch station te schrappen. Wat een verrassing, zou ik bijna zeggen. De vraag is natuurlijk of dit zomaar is geaccepteerd. Je zou bijna denken dat die treinen alleen van Nederland naar België rijden en niet van België naar Nederland. Er is toch een wederzijds belang?

Den Haag, internationale stad van vrede en recht, het politieke hart van Nederland, dat nog maar vier keer per dag een rechtstreekse verbinding heeft met Brussel, het politieke hart van Europa; wij zouden graag zien dat dat anders was, maar op dit moment is het zo. Was dat echt geen onderhandeling waard? Ik vraag de staatssecretaris met klem om de onderhandelingen met de NMBS ook op politiek niveau te heropenen en te bekijken of er voor de reiziger uit Den Haag enige verbetering uit te slepen is. Als de NS en de NMBS met elkaar onderhandelen, doen zij dat natuurlijk op basis van de politieke guidelines die er op dat moment liggen. De staatssecretaris zou echter in haar contacten met haar Belgische collega wellicht ook in de aansturing naar de NMBS ruimte kunnen creëren om zo ook voor de reiziger uit Den Haag niet een verslechtering maar een verbetering ten opzichte van de huidige situatie te bewerkstelligen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dit roept dan vast bij de staatssecretaris in herinnering dat in 2016 een motie is ingediend, ondertekend door mevrouw Dijksma, waarin de regering wordt gevraagd te bekijken hoe Den Haag als een stad met internationale bedrijven kan worden bediend. Ik ben benieuwd naar het antwoord op die vraag, want dit zal in de tussentijd wel zijn uitgezocht. Ik doe echter nog een stapje terug. Na 2025 wordt er opnieuw aanbesteed. De concessie duurt zo lang, dus dat is logisch, maar je kunt dit opnieuw expliciet opschrijven. Ik meen dat mevrouw Van Veldhoven de marktverkenning een beetje naar de prullenbak verwijst, maar wat wil zij in de tussentijd tot 2025 doen om het vervoer te verbeteren? Zij stelt terecht een aantal vragen, maar heeft zij ook concrete voorstellen hoe wij dit kunnen onderzoeken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb de marktverkenning nog niet naar de prullenbak verwezen. Ik heb wel een aantal kritische vragen gesteld, en de centrale vraag is of dit wat zal opleveren. Ik hoor heel graag het antwoord van de staatssecretaris op die vragen. Wat mij betreft zouden die twee ook in elkaars verlengde kunnen liggen. Je zou nu kunnen bekijken hoever je met de marktverkenning kunt komen. Ik ben in ieder geval van mening dat wij het principebesluit moeten nemen om die concessie echt opnieuw aan te besteden. Wij moeten er niet van uitgaan dat, omdat het nu geïntegreerd onderdeel is van het hoofdrailnet, dit de volgende keer ook zo zal zijn. Het zou heel mooi zijn als deze Kamer op basis van alle conclusies in het Fyra-rapport en de centrale conclusie dat wij moeten bekijken of wij er meer voor de reiziger kunnen uithalen, besluit om de hsl opnieuw aan te besteden, in ieder geval aan het einde van de concessie maar wat mij betreft wellicht eerder als er niet veel uit de marktverkenning lijkt te komen. Wij kunnen dat in de tijd met elkaar besluiten. Als wij dat principebesluit nemen, heeft de NS

weer een eerlijke kans, maar geven wij de reiziger ook een eerlijke kans.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Daarover zijn wij het eens. De VVD heeft dit in 2013 expliciet gevraagd, maar toen werd het geïntegreerd. Wij moeten dit kunnen loskoppelen opdat wij dit weer los van elkaar kunnen aanbesteden. Daarover zijn wij het eens. Mevrouw Van Veldhoven stelt een aantal terechte vragen, maar zij wil toch bekijken hoe wij dat bod voor de reiziger nog voor 2025 kunnen verbeteren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Gaat dit wat opleveren? Ik ben daar heel sceptisch over, zou ik bijna zeggen. Je kunt echter beter iets proberen dan niets proberen. Ik ben blij dat mevrouw De Boer haar standpunt herhaalt dat wij ook andere partijen een kans moeten geven op de hsl en dat wij in ieder geval met elkaar het besluit moeten nemen om de hsl aan te besteden aan het einde van de concessieperiode. De VVD is daar consistent in. Misschien levert die marktverkenning iets op; dat weten we niet. Ik weet dat ook niet, maar dat zou mooi zijn voor deze concessieperiode. Als zij echter niets oplevert, voeren wij in ieder geval met elkaar een discussie over de vraag of wij een en ander eventueel eerder gaan doen. Misschien ligt de uitdaging daarin. Dit is natuurlijk afhankelijk van de financiële consequenties daarvan, maar dat het wat moet opleveren voor de reiziger, moet altijd centraal staan. Dat staat voor mij als enige centraal.

De heer **Madlener** (PVV):
Het laten rijden van treinen is op bijna alle lijnen zeer verliesgevend. Dat kan alleen met heel veel subsidies. Er zijn gigantische tekorten opgedoken en het einde is nog niet in zicht. De treinen zijn overvol, de NS kampt met materieeltekorten en noem maar op. In dat licht pleit D66 hier voor een soort ambtenarentrein tussen Den Haag en Brussel. Vindt mevrouw Van Veldhoven het niet een beetje bizar dat D66 hier met de wens komt om met heel veel subsidiegeld een ambtenarentrein te laten rijden terwijl de gewone werknemer in Nederland of op een bomvol station staat of niet eens mee kan omdat er geen geld is om in Nederland fatsoenlijke treinen te laten rijden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
In het hele vervoersaanbod wordt ervan uitgegaan dat deze trein voor een groot gedeelte in het binnenland zal rijden. Al die mensen die de heer Madlener noemt, zitten in die trein. Er zijn ook mensen hier in Den Haag die heel erg graag door die trein een goede verbinding willen hebben. Er zijn inderdaad ook mensen die door willen gaan naar Brussel. Dat is niet de hele dag zo; bij de desbetreffende afweging van de staatssecretaris kan ik mij best iets voorstellen. Je wilt de trein namelijk effectief en efficiënt inzetten. Voor Den Haag zit er echter alleen maar een verslechtering in, want er gaan minder treinen en de duur wordt niet korter. Er zit dus alleen maar een verslechtering in voor Den Haag, en dat is wat ik aan de orde stel.

De heer **Madlener** (PVV):
Wij hebben net een betoog gehoord waarin werd gezegd dat Den Haag internationale allure moet hebben: de ambtenarenstad Den Haag verbonden met de ambtenarenstad Brussel. Al die veel verdienende Europese ambtenaren stappen op kosten van de belastingbetaler in die dure trein. Mevrouw Van Veldhoven betoogt nu ineens dat dit voor de gewone reiziger is. Laat mij toch niet lachen! Zij heeft net zelf gezegd dat het de internationale verbinding is met Brussel; de Brusselse gedachte die deze trein zo belangrijk maakt. Kom nou toch!

De **voorzitter**:
Dat was geen vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het is toch wel mooi dat je in sommige gevallen weet dat iets altijd als een rode lap op een stier werkt. In het geval van de PVV is dat het woord "Brussel".

Wij zien dat vooral heel veel ambtenaren met deze trein graag een efficiënte reis naar Brussel willen maken. Dat zijn hardwerkende Nederlandse burgers. De mensen hier in Den Haag willen dat ook graag. Zij willen graag voor hun werk op een efficiënte manier naar Brussel toe en willen 's avonds ook nog graag terug naar huis kunnen. Daar kom ik zo meteen nog op. Ik hoop dat de heer Madlener die mensen ook steunt, ook al reizen zij naar Brussel.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik was net bij dit punt aanbeland. Ik wil de staatssecretaris vragen om in overleg met de NS en de NMBS de Beneluxtreinen in ieder geval tot later op de avond te laten doorrijden. Nu gaan de laatste Benelux-trein en de laatste Thalys exact op hetzelfde uur. Ik meen dat er tien minuten tussen zit. De Thalys rijdt maar tot 21.00 uur. De Benelux-trein zou in ieder geval toegevoegde waarde hebben doordat hij tot later in de avond doorrijdt. Dan kun je als hardwerkende Nederlandse ambtenaar ook nog gewoon 's avonds naar huis en hoef je niet in Brussel te blijven overnachten als je debat of discussie uitloopt.

Ik ga in op de besluitvorming van het kabinet over de inrichting van het spoor. De parlementaire commissie roept op tot het voeren van een discussie over de ordening op het spoor. Mijn fractie hoopt dan ook dat de gevraagde scenario's begin volgend jaar bij de Kamer liggen. Wij denken dat het goed zou zijn om ook de ACM te vragen een advies over die scenario's uit te brengen. Dan hebben wij direct een volledig beeld en dan kunnen wij meteen op een goede manier een discussie voeren. Wat D66 betreft, hoort daar ook de herbezinning op de positionering van ProRail bij. De afgelopen jaren hebben wij vele discussies gevoerd over een effectieve en efficiënte aansturing van een veilig en betrouwbaar spoor. Dat kwam tijdens het rondetafelgesprek dat wij met elkaar voerden al even zijdelings ter sprake. Daarbij liepen wij ook continu aan tegen tussenlagen en afstemmingsproblemen. Dit moet echt beter. Tijdens het rondetafelgesprek riepen alle gebruikers ons op, ook

degenen die bij ons kwamen klagen over de tussenlagen en de afstemming et cetera, om ProRail eerst ruimte te geven om orde op zaken te stellen en de gebruiker op 1 te zetten. Daarnet vroeg ik het al aan de heer Smaling, maar ik voelde dit ook als een appel aan mijzelf. Daarom wil ik deze oproep serieus nemen. Dat geeft de staatssecretaris ook de tijd om de Kamer in de tussentijd op basis van een goede probleemanalyse een scenario voor te leggen voor een betere aansturing van het spoor. Ik vraag de staatssecretaris of zij daartoe bereid is.

Nu we het toch over de ordening hebben, zou ik bij de bespreking van de scenario's nog wel een stapje verder willen gaan. D66 vindt dat de scenario's de beste ordening moeten vinden om de reiziger op 1 te kunnen zetten, evenals voor de meest efficiënte reis van deur tot deur; met andere woorden: de echte bereikbaarheid voor de reiziger. Als wij een discussie over de ordening gaan voeren, moet het niet gaan om een ordening om de ordening. Wij moeten denken dat we met een bepaalde ordening de reiziger het best kunnen bedienen. De reiziger moet een goed aanbod van deur tot deur krijgen. Is de staatssecretaris bereid om ook het decentrale vervoer mee te nemen in haar verkenningen rond de ordening?

Nu de betrouwbaarheid van nieuwe treindiensten. De Fyra is een tekenend en pijnlijk voorbeeld geworden van het ontbreken van checks vooraf en het ontbreken van alternatieven achteraf. De NS heeft de verantwoordelijkheid op zich genomen voor een trein die nog niet af was, terwijl het de afspraak was dat dit een turnkeyproject zou zijn. Vervolgens is de trein niet live getest. Hij is zo het spoor op gegaan, met alle gevolgen van dien. De commissie beveelt dan ook terecht aan om een integraal proefbedrijf verplicht te stellen. Uitgebreid testen had in het geval van de Fyra overigens alleen zin gehad als er ook een plan B of alternatief zou zijn geweest. Maar dat was er niet. Dat was er eigenlijk nooit: geen alternatief voor de NS, geen alternatief voor AnsaldoBreda, geen alternatief voor de Fyra. In toekomstige situaties mag het niet zo zijn dat er een trein op ons net rijdt die alleen op papier is getest. In zo'n proefbedrijf moet het hele spoorsysteem worden meegenomen: trein, infrastructuur, personeel en dienstregeling. Pas daarna kan de concessieverlener of de ILT een certificaat voor een succesvol verlopen proefbedrijf afgeven. In de beantwoording door de regering van de feitelijke vragen wordt niet op het afgeven van een certificaat na een succesvol verlopen proefbedrijf ingegaan. Zou de staatssecretaris hier alsnog een reactie op kunnen geven?

Over de betrouwbaarheid in de zin van de veiligheid van de Intercity direct heeft Movares een heel rapport geschreven. Dat beveelt in zijn auditrapport een structurele afstemming tussen alle betrokken partijen aan vanwege de nog niet bewezen rijpheid, complexiteit en het risicoprofiel van de HSL-Zuid. In de brief die de staatssecretaris naar aanleiding van die audit heeft geschreven, lees ik dat dit pas eind 2016 gebeurt. We gaan daar dus een heel jaar op wachten. Ik vraag me af of dat niet wat eerder zou kunnen. Er zijn misschien allerlei goede redenen voor, maar aangezien in het Movaresrapport echt wordt gerefereerd aan de nog niet bewezen rijpheid en complexiteit, en ook aan het risicoprofiel van de HSL-Zuid, vraag ik me af of we dit niet naar voren kunnen halen.

Om de prestaties van de NS te kunnen meten en de NS daarop te kunnen afrekenen, werken we met prestatie-indicatoren: het veel genoemde "three strikes and you're out"-principe, volgens mij ooit door mevrouw De Boer in een motie neergelegd. Als de NS drie keer onder de maat presteert, mag een andere vervoerder het vervoer op de HSL-Zuid eventueel deels overnemen. Op vervoerscapaciteit heeft de NS al een zwart kruisje achter haar naam staan. Nu komt de staatssecretaris met één nieuwe indicator: uitval. Vanaf 2017 wordt er ook daarop getoetst. Hulde daarvoor, maar ik vraag me wel af hoe het kan dat er in een concessie staat dat er maar één extra indicator mag worden toegevoegd, terwijl eigenlijk uit de stukken blijkt dat de staatssecretaris ook wel heeft geconstateerd dat er misschien behoefte aan meerdere indicatoren is. De staatssecretaris heeft al afgesproken, of in ieder geval aangegeven, dat zij over die indicatoren de discussie met de NS wil aangaan. Daarom vraag ik de staatssecretaris: kunnen we dan ook dát alstublieft meenemen? Wellicht kunnen we dan één andere indicator door één nieuwe indicator vervangen, en blijven we zo toch op het totaal van x + 1 staan. Laten we er in ieder geval voor zorgen dat die indicatoren ons een beeld geven van wat we nodig hebben; daarvoor hebben we ze toch uiteindelijk.

Dan kom ik op certificering, toelating en toezicht. Naast de Staat en de NS heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport grote steken laten vallen in het Fyra-debacle. Testen en toetsen gebeurde alleen op papier. Een risicogerichte aanpak, een aanpak gericht op het borgen van echte publieke belangen, miste. De commissie doet een trits van aanbevelingen. Nu hebben we net een meerjarenplan van de ILT gekregen en als je dat leest, zou je eigenlijk zeggen dat er helemaal geen rapport is geweest. Uit niets valt op te maken dat er op de korte termijn iets gaat veranderen in de aanpak. Dat is voor mijn fractie dan toch wel heel erg onbevredigend. Ook uit de kabinetsreactie wordt eigenlijk niet duidelijk wat het kabinet nou met de aanbevelingen over de ILT gaat doen. Daarom de volgende vragen. Hoe beoordeelt het kabinet de aanbeveling om strikt te handhaven dat veiligheidsbeheersystemen van vervoerders aan de eisen voldoen? Hoe beoordeelt het kabinet de aanbeveling over het intensiveren van het toezicht op keuringsinstanties? De commissie doet het kabinet vijf concrete punten aan de hand waarop in de kabinetsreactie niet wordt ingegaan. Voor D66 is het onbestaanbaar dat de fabrikant zijn eigen keuringsinstantie kiest en betaalt. Hoe staat de staatssecretaris ertegenover om het keuringsbedrijf voortaan door het land te laten kiezen? Uit de passage van het kabinet over aanbeveling 8 valt niet op te maken of de Europese regelgeving waarnaar het kabinet verwijst, het ook echt onmogelijk maakt dat een bedrijf dat als keuringsinstantie fungeert ook andere rollen in eenzelfde project vervult. Graag een reactie. Wat betreft aanbeveling 9 nog de volgende vraag. Waarom laat het kabinet de sector de vrije keuze en gaat het niet in op de aanbeveling van de enquêtecommissie om de eindproductkeuring in wet- en regelgeving op te nemen als onderdeel van de keuringsprocedures?

Dan aanbesteding en contractbeheer in rijksverband. Het kabinet heeft met verschillende petten verantwoordelijkheid gedragen voor de Fyra, het ministerie van I en M als concessieverlener en beleidsmaker en het ministerie van Financiën als aandeelhouder en hoeder van de schatkist. Er is door I en M niet gehandhaafd op de concessie en na het definitief schrappen van de Fyra wordt besloten om de

NS een kans te geen om met een alternatief te komen, omdat de Staat anders een hoge door de NS geboden concessievergoeding zou mislopen. Ook Financiën stuurde dus vanuit zijn rol van schatkistbewaarder op financiële belangen. De balans tussen die financiën en een goed vervoersaanbod is ver te zoeken. Uiteindelijk zijn we het er volgens mij met elkaar wel over eens dat dit verhaal vooral verliezers kent. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij een dergelijke verstrengeling van belangen in het vervolg wil voorkomen?

De commissie heeft ook de Tweede Kamer aanbevelingen gedaan: een kritischer blik, beter zicht houden op langlopende doelstellingen, duidelijkheid eisen over staatsfinanciën en het vertrouwelijk informeren tot een minimum beperken. Mijn fractie neemt ook die aanbevelingen van de commissie aan de Tweede Kamer ter harte. Ik sluit dan ook af door vanaf deze plek de commissie nogmaals te bedanken. Uit de kluwen van informatie en belangen heeft zij heldere conclusies weten te trekken op basis waarvan zij enorm bruikbare aanbevelingen heeft gedaan. Nogmaals, dank aan de leden van de commissie en de hun ondersteunende staf.

De heer **Madlener** (PVV):
We praten hier over een gigantisch debacle voor de belastingbetaler; meer dan 10 miljard euro belastinggeld is toch deels verkwanseld. De Europese Unie, die hele Europese gedachte heeft daarin een heel grote rol gehad, zoals ook de enquêtecommissie concludeert. En dan hoor ik van de D66-fractie geen enkele kritiek over Europa, over de Europese gedachte. Niets, alsof het allemaal goed gaat. Dat is toch te gek voor woorden? Ziet D66 ook dat Europa faalt, zeker als het gaat om spoor? We zien het met ERTMS, waar het helemaal misgaat; Nederland is er als braafste jongetje van de klas als eerste bij om ons spoorwegstelsel op te knippen, terwijl de Fransen en Duitsers zeggen: wij doen het lekker niet. Nu is het weer een ander beleid. Dat heeft toch alles te maken met zwabberend Europees beleid? Waarom daar geen kritisch woord over?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Volgens mij was de Europese Commissie geen speler bij het hele traject van de Fyra. Die heeft de trein niet aanbesteed, die heeft geen trein gekocht en die heeft geen inspecties uitgevoerd. Die trein is er niet gekomen in opdracht van de Europese Commissie. Die trein is er gekomen omdat Nederlandse kabinetten vonden dat die trein er moest komen, omdat zij besloten hebben om die trein aan te besteden, omdat ze besloten hebben om een totaal onrealistisch bod van een Nederlandse speler te accepteren, omdat ze hebben nagelaten om goede afspraken te maken met de Belgen, omdat de inspectie niet gefunctioneerd heeft, omdat AnsaldoBreda van alles heeft laten lopen, omdat er geen plan B was voor de Fyra en omdat de treinen niet deugden. Dat is waarom het is misgegaan.

De heer **Madlener** (PVV):
Het was toch juist de Europese Commissie die wilde dat wij alles zouden aanbesteden? Het moest Europees aanbesteed worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Wij hebben daar zelf over kunnen beslissen. Als de heer Madlener het rapport van de commissie goed leest, ziet hij dat er sprake is geweest van onderhandse gunning. Het is een Nederlandse politieke keuze geweest om het aan te besteden. Ik weet dat de heer Madlener altijd graag zoekt naar kritiek op Europa en daar is ook zeker kritiek op te leveren, want er moeten een hoop dingen beter — dat ben ik helemaal met hem eens — maar zijn kritiek is nu echt een beetje gezocht.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de heer Smaling, maar ik wil eerst even een punt van orde maken. Men is ervan uitgegaan dat dit een vierminutendebat zou zijn. Er is een misverstand geweest over de spreektijden, waarvoor excuses. Waarschijnlijk wist alleen mevrouw Van Veldhoven ervan, maar iedereen mag dus gewoon zijn verhaal doen.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Er kan soms sprake zijn van een misverstand, dat maakt niet uit. Ik had wel op vier minuten gerekend, maar dan zal ik gewoon wat trager praten, want dan duurt het vanzelf wat langer.

De **voorzitter**:
Dat hoeft nu ook weer niet.

De heer **Smaling** (SP):
De SP-fractie wil dit debat sowieso een beetje fundamenteel houden. Ik stel voor dat als we willen praten over welke treinen nu precies waar en wanneer rijden, we dat in de algemene overleggen doen die daarover gaan, zoals het AO Spoor of het AO MIRT, dat morgen plaatsvindt. Ik wil daar nu niet op focussen. Mijn insteek is het kabinet te verzoeken om wat verder terug te kijken dan de periode waar de enquêtecommissie mee bezig is geweest. Het voordeel is dat beide bewindspersonen tijdens hun Kamerperiode een tijdlang betrokken zijn geweest bij dit dossier.

Veel beroemde componisten hebben een unvollendete op hun naam staan, omdat ze tijdens het componeren gek zijn geworden of zijn gestorven. Het gevolg daarvan is dat het laatste stuk ontbreekt. Bij dit dossier heb ik echter heel sterk het gevoel dat het eerste stuk ontbreekt, omdat veel zaken waaraan de enquêtecommissie aandacht heeft besteed, hun kiem of oorzaak hebben in de periode daarvoor. Ik wil de bewindspersonen dan ook vragen of ze bereid zijn om een appreciatie te geven van de manier waarop het hele spoorsysteem zich vanaf begin jaren negentig heeft ontwikkeld. Ik heb het met name over het uit elkaar trekken van de Nederlandse Spoorwegen in losse stukken, wat onder andere ProRail heeft opgeleverd. Het is net alsof je naast Nero in het Colosseum zit, terwijl je iemand gevierendeeld ziet worden. De Nederlandse Spoorwegen ondergingen een vrij halfslachtige verzelfstandiging en werden een staatsdeelneming met maar één aandeelhouder, terwijl je dat formeel niet eens een verzelfstandiging kunt noemen.

Onder minister Jorritsma bestond zelfs een tijdje het idee om de beurs op te gaan met NS, terwijl zij de NS eerst verzelfstandigde, zonder daar een wettelijk kader omheen te breien. Dat heeft ertoe geleid dat de Eerste Kamer heel lang niet over dit onderwerp heeft kunnen spreken. Minister Jorritsma zei dat het openbaar aanbesteden van de HSL-Zuid moest van Europa, maar dat was helemaal niet zo, en toch zijn we er met zijn allen ingetuind. Zij heeft zowel België als Frankrijk zwaar gebruuskeerd door tussentijds uit het gezamenlijke Thalys-project te stappen. Minister Netelenbos wilde wel onderhands gunnen, maar als ik de historie goed lees, kreeg zij daarover met veel mensen ruzie. Zij kreeg het uiteindelijk bij premier Kok niet voor elkaar om de onderhandse gunningen ook daadwerkelijk te realiseren. Op 2 mei 2001, D-day, kregen we drie biedingen te zien, alhoewel we in werkelijkheid alleen het laatste bod van 178 miljoen te zien kregen. Men kan het boek van Marcel van Silfhout erop nalezen. Dat heeft uiteindelijk geleid tot een aanbesteding, waarbij de NS met dat heel idiote bod is gekomen. Daarna ontbrandde er een discussie over tariefrestricties, want de Kamer wilde natuurlijk niet dat de reiziger zou opdraaien voor dat heel hoge bod. We hebben dat bedrag uiteindelijk naar beneden zien duikelen, maar dat had natuurlijk indirect ook tot gevolg dat we voor die treinen een kleinere order hebben opgesteld en dat die order uiteindelijk terecht is gekomen bij een bedrijf waarvan je je op voorhand kon afvragen of dat wel fatsoenlijk kon leveren. Gedurende de rit wilden de Belgen minder treinen hebben en werd het ERTMS voor een deel ingevoerd, wat de zaken heel erg compliceerde. Het leuke van de geschiedenis is dat je door terug te kijken heel veel kunt leren. Ik kom echter wel vaak stukken tegen waardoor ik mij af ben gaan vragen of wij als Kamer de zaak niet hebben laten liggen. Maar wellicht zijn wij als Kamer ook gewoon niet in staat om iets wat zich over zo'n lange periode uitstrekt fatsoenlijk te controleren. Er zitten immers ook wat inherente mankementen aan onze controlerende rol met betrekking tot zoiets groots, want de ene Kamer volgt de andere Kamer op en ook woordvoerders wisselen. Het zou aardig zijn om zelf ook aan zelfreflectie te doen.

Naar onze mening zijn de Nederlandse Spoorwegen ook door ... Ik wacht even, want mevrouw Van Veldhoven heeft een interruptie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik vind dat de heer Smaling net een terecht punt heeft aangesneden. Ik vraag mij af of hij nadere ideeën heeft over hoe we de zelfreflectie bij dit soort langlopende projecten meer handen en voeten kunnen geven. Daarbij gaat het ook om een manier waarop wij als Kamer zulke projecten gestructureerd kunnen blijven controleren en volgen, mede gelet op de continuïteit. Het ERTMS is een volgend langlopend project. Het kent nu al een hele geschiedenis. Daarbij zie je ook dat het lastig is om de continuïteit erin te houden. Wellicht heeft de heer Smaling nog ideeën over hoe we dit handen en voeten kunnen geven.

De heer **Smaling** (SP):
Het zou praktisch zijn als we daar in de commissie voor Infrastructuur en Milieu een keer flink voor gaan zitten. We kunnen immers allemaal wel redelijk met elkaar opschieten, al denken veel mensen die naar dit debat kijken misschien dat het niet zo is. Als we dan bij elkaar zijn, kunnen wij ons buigen over de vraag of we dat zinnig vinden en hoe we daar vorm aan kunnen geven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat lijkt mij een heel goed idee. Misschien wil de heer Smaling het initiatief nemen om dit punt op te brengen in de procedurevergadering van de commissie voor Infrastructuur en Milieu? Hij heeft het immers ook in dit debat naar voren heeft gebracht.

De heer **Smaling** (SP):
Dat zal ik van harte doen.

Voorzitter. De conclusie van de SP-fractie is dat de Nederlandse Spoorwegen ook door de regering en de Kamer in een positie zijn gebracht waardoor heel veel problemen zich hebben voorgedaan. Bij zowel de NS als bij ProRail zag je dat de ingenieurs steeds minder aan de touwtjes trokken. Steeds meer spreadsheetbeheerders trokken aan de touwtjes, mensen die gespecialiseerd waren in het inhuren van bedrijven die bedrijven inhuurden. Dat is toch niet de bedoeling? Het gaat om een vak. Hoe kun je bij ProRail op een gegeven moment maar twee mensen hebben die iets van bovenleidingen weten, twee mensen die iets steeds van seinstoringen weten en twee mensen die iets van bruggen weten? Dat kan niet! We hebben het allemaal maar laten gebeuren, omdat we dachten dat die ingenieurs wel ingehuurd konden worden. Er werd gedacht: die ingenieurs hoef je niet in je bedrijf te hebben; die huur je in en dan komt het goed. Dat is een manier van denken waar ik heel weinig mee heb.

In de afgelopen 25 jaar is men van een mooi spoorbedrijf dat ook internationaal een heel goede naam had, terechtgekomen in een wereld van botsende ego's, kinnesinne, wantrouwen, onkunde en zelfs ook fraude. Niet zo lang geleden was er in Limburg immers sprake van fraude. We moeten erkennen dat dit het directe gevolg is van het uit elkaar trekken van een spoorbedrijf en het erin brengen van concurrentie. Je kunt zeggen dat concurrentie op provinciaal niveau tot op zekere hoogte nog wel te verdedigen is, maar in dit geval concurreert een Duits staatsbedrijf met een Nederlands staatsbedrijf. Dat is volgens mij niet zinvol.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Tegen de heer Smaling zeg ik allereerst dat de Nederlandse Spoorwegen nog steeds een prachtig spoorbedrijf zijn, dat internationaal hoog aangeschreven staat. De directeur heeft ons zelfs gezegd dat de punctualiteit van de NS beter is dan bijvoorbeeld van de treinen in Zwitserland. In die zin is het nog steeds een prachtig bedrijf. Mijn vraag aan de heer Smaling is meer of het mogelijk is die twee zaken te scheiden, de trots op de Nederlandse Spoorwegen en het respect voor alle goede zaken die daar gebeuren door vele medewerkers enerzijds en de kritiek die we als volksvertegenwoordiging wel moeten hebben op foute beslissingen die zijn gemaakt, ook binnen de Nederlandse Spoorwegen, anderzijds, zodat we daar van kunnen leren. Een van de aanbevelingen of conclusies van de enquêtecommissie was dat de lobby van de Nederlandse Spoorwegen richting de Tweede Kamer wel heel erg sterk was. Dan gaat het niet om de lobby van de conducteur of de machinist, maar van de directie van de Nederlandse Spoorwegen. Niemand durfde

dus eigenlijk nog iets echt negatiefs over die Nederlandse Spoorwegen te zeggen. Dat we te bang zijn om ook eens een keer iets boos te zeggen over de Nederlandse Spoorwegen, zonder het respect te verliezen, heeft ook een deel van de problemen veroorzaakt.

De heer **Smaling** (SP):
De manier waarop ik daarnaar kijk, is wisselend. Wat de heer Van Helvert zegt is ongetwijfeld zo, maar mijn ervaring is dat we er ook als de kippen bij zijn om hier bij de microfoon te staan als er weer ergens op het spoor iets is misgegaan. Dat komt ook door onze profileerdrang. Wij willen een achterban bedienen, zeker een regio waarin we groot zijn. Als daar iets misgaat, dan staan we hier. Deels is dat ons werk, want we willen mensen die daar wonen en last hebben van dingen bedienen, maar dat maakt ook dat je permanent een groot spoorsysteem, met vervoer, infra en wat erbij hoort, steeds tot de orde roept op zaken die op het niveau van het grote systeem vrij detaillistisch zijn. Wat is er allemaal niet langsgekomen: moties, wisselende regeringen, herbezinningsbrieven, derde eeuw spoor. We veranderen en zwaaien dat beleid steeds van links naar rechts. Dat vind ik problematisch. Ik ben het wel met de heer Van Helvert eens, maar het werkt ook de kant op dat juist wij die bedrijven soms te veel op de huid zitten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Absoluut, wij zitten het bedrijf dicht op de huid. Ik ben er overigens van overtuigd dat het hier zo goed geregeld is met de Nederlandse Spoorwegen en overige vervoerders in Nederland zoals Arriva, Veolia, Syntus en Connexxion, omdat we zo kritisch zijn als er wat misgaat. Dat is natuurlijk ook een beetje het nadeel van de democratie. Die heeft ook nadelen. De loftuitingen die de heer Smaling maakt naar de Nederlandse Spoorwegen ondersteun ik volledig, maar mijn vraag is of hij ook vanuit de SP een kritische blik richting de NS wil richten om te bekijken wat we daarvan kunnen leren en om te bepalen wat wij van ons kabinet op dat punt in die richting verwachten.

De heer **Smaling** (SP):
Uiteraard, daar kan de heer Van Helvert volledig van op aan. In de context van dit debat kijk ik vanuit onze partijpolitieke insteek echter wel terug op een periode waarin wij het naar onze mening de NS niet makkelijker hebben gemaakt. We hebben haar dus in een positie gebracht waar ze naar mijn mening niet in gebracht had moeten worden.

Dat hele krachtenveld lijkt soms wel staatsvijand nummer één te worden. De burger rekent de NS elke seinstoring aan. De reiziger kent ProRail eigenlijk niet. Elke vastgevroren wissel staat bij de mensen model voor een volstrekt falend nationaal spoorbedrijf. Nogmaals, iedereen heeft fouten gemaakt de afgelopen 25 jaar, ook de NS, maar we hadden dat bedrijf niet in die positie moeten brengen. De treinen zelf en de keuze voor AnsaldoBreda zijn een direct uitvloeisel van dat veel te hoge bod. Dat heb ik net al gezegd.

Dan ga ik nu over op een aantal concrete punten die voortvloeien uit de reactie van de regering op het enquêterapport.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Laten we vooropstellen dat we allemaal blij zijn met de NS. Ze doet heel veel dingen goed, maar ik denk dat er heel veel partijen zijn die in dezen fouten hebben gemaakt. Erkent de SP dat ook de NS medeschuldig is aan het drama dat de Fyra uiteindelijk is. Erkent de SP, tot op zekere hoogte althans, enige schuld van de NS?

De heer **Smaling** (SP):
Ja, in die hele periode was er eigenlijk een wisselwerking tussen de NS aan de ene kant en het ministerie aan de andere kant. De Kamer was er. Dan is er vanuit het ministerie nog een ambtelijke dienst HSL. Dat zijn natuurlijk allemaal van die loopjongens als de heer Korf, die de band waren tussen het een en het ander. Als je 25 jaar terugleest, dan zie je dat de ene keer het ministerie, een andere keer de NS en een derde keer de persoon ertussenin iets doordrukt of nalaat waardoor de hele zaak een wending neemt die bijdraagt aan de tamelijk hopeloze situatie die al gecreëerd is. De NS speelt daar zeker ook een rol in.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Verschillende factoren hebben eraan bijgedragen dat wij hier nu met elkaar staan. Dat is gewoon zo. Alle partijen hebben boter op het hoofd. De heer Smaling stelt de NS nu centraal als slachtoffer, maar ik wijs erop dat de reiziger wel beter vervoer heeft gekregen door wat wij in de loop der tijd gedaan hebben. Waardeert de heer Smaling het niet dat dat een resultante is van het feit dat wij zijn overgegaan tot aanbesteden en dergelijke? Daardoor is er beter vervoer gekomen voor de reiziger.

De heer **Smaling** (SP):
Ik betwijfel of je het beter kunt noemen. Mevrouw De Boer staat altijd vooraan om te zeggen dat het goedkoper en beter is geworden. Ik zit vaak in een regionale trein, ook om gewoon te voelen hoe het is. Het is prima. De lijn Dordrecht-Geldermalsen is een groot genoegen en zo zijn er meer. Maar dat het beter, goedkoper en efficiënter is geworden — minister Zalm is begonnen met dat te verklaren — staat voor mij niet als een paal boven water.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Mag ik nog een opmerking maken, voorzitter?

De **voorzitter**:
Een korte.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Onlangs is een CPB-rapport uitgekomen waarin het nog eens een keer staat. Dat kan de heer Smaling er nog eens op nalezen.

De heer **Smaling** (SP):
Daar kom ik nog over te spreken met mevrouw De Boer.

Mijn eerste opmerking over de aanbevelingen betreft de positie van ProRail. Wat de SP-fractie voor ogen staat, is een holdingstructuur naar Duits model. Dat zouden wij het

liefste zien. Is datgene wat de staatssecretaris voor ogen heeft een tussenstap naar een situatie waarin de vervoerder en de infrabeheerder in een structuur terechtkomen waarin een of een paar mensen in ieder geval beide poten van het geheel kunnen overzien? Het probleem zit er vaak in dat het gescheiden organisaties zijn. Als een vervoerder ergens last van heeft, ben je voor de oplossing van een ander bedrijf afhankelijk.

Wij hebben rondetafels gehad en aan de top van ProRail en NS staan nu vrij sterke figuren, die zeggen: laat ons voorlopig nu maar doen wat wij willen. Je moet er natuurlijk voor oppassen dat je dat soort beslissingen niet gaat ophangen aan de personen die de leiding hebben. Zowel de heer Van Boxtel als de heer Eringa lijkt mij een type dat alles in het leven een keer gedaan wil hebben. Over een halfjaar besluiten zij misschien om samen een discotheek te openen in de Algarve. De staatssecretaris moet dan weer nieuwe mensen gaan aanstellen. Daarmee creëer je weer een nieuwe situatie. In de afgelopen 25 jaar hebben veel mensen bij NS aan de touwtjes getrokken. Marckmann was nog een echte spoorman, een ingenieur, maar daarna kwamen er een hoop topmensen die geen moer met het spoor te maken hadden. Dat moet je wel degelijk meewegen. In die zin respecteer ik het dat wij nu volgens mij wel twee goede mensen hebben zitten, maar ik zeg erbij dat het geen oplossing voor de lange termijn is om alles te laten zoals het is. Ik hoor graag van de staatssecretaris of dit een tussenstap is. Dan kunnen wij bezien of wij instemmen met haar voorstel.

De NS blijft wat ons betreft verantwoordelijk voor het vervoer over de hsl. Ik denk dat je bij een rechter moeilijk kunt aankomen met het afpakken van die concessie, zeker tot 2025. De landsadvocaat heeft al gezegd dat je het niet bij de rechter gaat redden met die three strikes out. Ik zou dat dus gewoon helemaal niet doen. Het creëert weer allemaal zenuwachtigheid en gedoe. Daar moeten wij gewoon vanaf. Mevrouw De Boer en ik hebben samen nog naast die machinist gestaan. Wij weten hoe lastig het is met al die hellinkjes en met dat overstappen van de oude beveiliging op ERTMS en weer terug. Laten wij het feit dat wij daar samen hebben gestaan, koesteren en laten wij de handen ineenslaan voor de toekomst van die HSL-Zuid. Als wij het nu weggeven, als wij er nu een andere vervoerder op zetten met die marktverkenning, dan kan dat ook gewoon een hele hoop bluf opleveren. Stel dat Arriva of een andere partij een bod gaat doen. Dan is het helemaal niet gezegd dat dat werkelijk in de praktijk tot verbetering zal leiden. Los daarvan heb je natuurlijk vijf, zes, zeven jaar nodig om treinen te bestellen. Je kunt niet telkens maar weer aanbestedingen optuigen en blijven wachten met die bestellingen. Dan zou je in ieder geval de reiziger helemaal in de kou laten staan, om de titel van het enquêterapport nog even te memoreren.

Een vraag voor de staatssecretaris: hoe is de relatie met België? Hoe loopt het nu en wat zijn de verwachtingen over het voorliggende pakket? Zijn de Belgen weer helemaal inschikkelijk of ziet de staatssecretaris beren op de weg? Zo ja, hebben we alle beren dan wel in de smiezen?

Mijn laatste punt is het onderzoek naar spoorordening. Het is natuurlijk altijd goed om onderzoek te doen, maar we hebben natuurlijk wel, zij het nog niet zo lang, die Lange Termijn Spooragenda. De commissie-Kuiken heeft een parlementair onderzoek gedaan. De Eerste Kamer heeft een uitvoerig onderzoek gedaan naar verzelfstandigingen en privatisering. Hebben wij daar wel genoeg van meegenomen en geleerd? We kunnen wel steeds vooruitkijken, maar achteruitkijken heeft ook heel veel meerwaarde. En we kunnen dat nu doen, doordat deze enquêtecommissie actief is geweest. Benut dus wel wat er al ligt, voordat je met allerlei onderzoeken gaat beginnen.

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter, ik geloof niet dat ik de tijd in de gaten hoef te houden. Ik had op vier minuten gerekend, maar ik kan het nu dus wat langer maken.

De reiziger is in 2001 betaalbaar vervoer met een hogesnelheidstrein beloofd. 15 jaar en vele miljarden later is die belofte bij lange na niet nagekomen. We kregen een trein die tijdens de eerste rit al uit elkaar viel en vervolgens een IC Direct die om de haverklap zijn eindbestemming niet haalt. Hij wordt ook wel eens de IC Defect genoemd.

Niet alleen de reiziger staat met tamelijk lege handen, ook de belastingbetaler heeft reden tot klagen over de vele euro's die in rook zijn opgegaan door het gesteggel tussen de NS en de Staat. Beide wekken terecht veel ergernis. De conclusies van de enquêtecommissie zijn dan ook terecht haarscherp. Als we kijken naar wat er fout is gegaan, zien we dat financiële belangen voor de belangen van de reiziger gingen. Ik vraag me dan ook af of de crux in het geval van deze problemen het feit is dat de Staat deze twee tegenstrijdige belangen tegelijkertijd dient te behartigen. Hoe kijken de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als concessiehouder en beleidsmaker en de minister van Financiën als aandeelhouder aan tegen de conclusie dat de financiële belangen altijd voorrang hebben gekregen? Hoe moeten we eigenlijk omgaan met de spanning tussen de rendementseisen van Financiën enerzijds en de inhoudelijke aansturing door Infrastructuur en Milieu anderzijds en hoe kan de Kamer komen tot een evenwichtigere en betere belangenafweging?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ken de VVD als een enthousiaste voorstander van marktwerking en een van de kernpunten van marktwerking is dat ervan wordt uitgegaan dat door financiële belangen in de markt op één te stellen de juiste beslissingen worden genomen. Nu hoor ik mevrouw De Boer tot mijn verbazing zeggen dat zij wel marktwerking op het spoor wil, maar dat de financiële belangen daaraan ondergeschikt moeten zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat zeg ik niet. Ik zeg dat de dubbele petten tot die situatie hebben geleid. De financiële belangen hebben inderdaad geprevaleerd, maar dat was wel een gevolg van het feit dat de Staat aandeelhouder was. Dat is een andere, wat mij betreft financiële, invalshoek, dan die van de Staat als concessiehouder en beleidsmaker. Met die pet op bekijk je immers hoe je zo veel mogelijk voor de concessie kunt krijgen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Is volgens mevrouw De Boer volledige liberalisering dan de oplossing? Moet de Staat gewoon alles verkopen wat wij aan spoor hebben, omdat het dan financieel beter wordt voor de belastingbetaler en kwalitatief beter voor de reiziger? Is dat de oplossing die mevrouw De Boer aandraagt? Ik vraag dat dus, omdat zij zegt dat de dubbele petten het echte probleem zijn en dat de marktwerking ons daaruit moet redden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik hoor mevrouw Van Tongeren zeggen dat we het spoor moeten gaan verkopen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik stelde dat als vraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik hoorde letterlijk "het spoor verkopen", maar goed, misschien bedoelt u de bedrijven. We gaan nu een aantal scenario's op papier zetten en daarbij wordt ook dit scenario meegenomen. Hoe kun je private partijen toelaten op een spoor dat in stukken is opgeknipt of dat in geheel of delen wordt aanbesteed? Wat mij betreft maakt dat allemaal deel uit van het onderzoek naar de vier scenario's die op aanraden van de enquêtecommissie aan de Kamer worden voorgelegd. Als dat onderzocht is, kunnen wij inderdaad als Kamer zeggen wat wij het beste scenario vinden voor de toekomstige structuur voor het spoor.

De **voorzitter**:
Een kleine opmerking nog, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Net als de SP probeer ik het iets principiëler te maken. Is het volgens de VVD — dit is dus niet het GroenLinks-standpunt — beter om gewoon de hele spoormarkt naar de markt over te hevelen, zoals wij het bij KPN hebben gedaan?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Het is inderdaad geen geheim dat wij een groot voorstander zijn van aanbesteden. Ik steek dat nooit onder stoelen of banken. Wat ons betreft is het antwoord dus ja. Wij beseffen echter ook dat wij daarvoor op dit moment geen meerderheid hebben in de Kamer. Wij vinden tegelijkertijd dat wij de aanbevelingen van de enquêtecommissie serieus moeten nemen en niet ad hoc besluiten moeten nemen. Wij moeten scenario's ontwikkelen die intern samenhangend zijn. Daaruit kunnen wij dan een keuze maken voor de toekomstige structuur op het spoor.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik kom op het aanbod op de hsl, de hogesnelheidslijn. De commissie beveelt aan dat het vervoer over de HSL-Zuid verbeterd moet worden en dat de reiziger meer gebruiksgemak geboden moet worden. De NS beweert dat het nieuwe aanbod binnen de gegeven financiële kaders het maximale is wat NS kan neerzetten, en misschien is dat ook wel zo. Wij weten echter niet of dit aanbod voor de reiziger het optimale bod is op de HSL-Zuid. De VVD steunt dan ook het voorstel om een marktverkenning te doen naar het optimale vervoersaanbod. Als dit afwijkt van het aanbod dat nu wordt voorgesteld, moet de NS de uitkomsten van de marktverkenning opvolgen binnen de bestaande concessievergoeding en dividendafspraken. NS draait in dat geval dus uitdrukkelijk zelf voor eventuele meerkosten op.

Wie beoordeelt echter of de uitkomsten van de marktverkenning voorzien in een marktvraag vanuit de reiziger, of ze rendabel zijn in te passen en of datgene wat uit de marktverkenning komt niet al te rooskleurig is? Wij hebben ons vanochtend technisch laten briefen door de ACM. Daaruit is voortgekomen dat de VVD er de voorkeur aan geeft om hierop een onafhankelijke toets van een externe partij los te laten teneinde te bekijken of de uitkomsten niet te rooskleurig zijn. Graag krijg ik hierop een reactie van de bewindspersonen. Als de NS niet in staat blijkt om het allemaal uit te voeren, moeten wij conform het "three strikes out" bekijken hoe wij de hsl opnieuw in de markt kunnen neerzetten.

Door het kabinet wordt niet ingegaan op de aanbeveling van de commissie dat het gebruiksgemak moet worden verhoogd. Dat zou moeten gebeuren door in ieder geval geen reserveringsplicht te laten gelden en door het afsluiten van abonnementen mogelijk te maken. Met het inbouwen van deze flexibiliteit doen wij de reiziger een groot plezier. Hoe gaat de NS hiervoor zorgdragen en hoe gaat de staatssecretaris dat vervolgens oppakken?

Ik kom op de scenario's en de mate van marktwerking. De commissie vindt dat er scenario's moeten worden uitgewerkt over de mate van marktwerking op het spoor en de positionering van de Staat en NS ten opzichte van elkaar. De vier door de enquêtecommissie genoemde scenario's zijn wat de VVD betreft de basis van het onderzoek. Het kabinet wil het onderzoek zelf gaan doen en daarbij een onafhankelijk bureau betrekken. Dat is voor de VVD onvoldoende. De VVD hecht aan de uitvoering van het volledige onderzoek door een onafhankelijk bureau. Ik zou hierop graag een reactie willen van de staatssecretaris. Ik overweeg een motie op dit punt.

Ik ga over tot ProRail. Volgens de kabinetsreactie is de staatssecretaris voornemens om ProRail dichter op het ministerie te organiseren. Maar ik denk dat er een interruptie is op het vorige blokje.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Zoals ik in mijn inbreng heb aangegeven, is datgene waaraan de reiziger behoefte heeft eigenlijk de reis van deur tot deur. Dan kun je dus niet buiten het regionale vervoer om. Is mevrouw De Boer van mening dat het goed zou zijn om in de ordeningsscenario's ook het regionale vervoer mee te nemen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Het is wel een uitbreiding. Wij hebben gezegd dat het om het spoor zou gaan. Bij het ov in de regio gaat het ook om bussen. Ik vraag me eerlijk gezegd af of wij het daarmee niet veel te breed maken. Mijn voorkeur gaat er althans naar uit om ons te beperken tot het spoor en de vier scenario's die de enquêtecommissie daarbij heeft genoemd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Nu rijden metro en tram ook over spoor; als je het aan het spoor ophangt, zou je het dus nog iets breder kunnen trekken. Het regionale vervoer kan ook in een andere mate worden meegenomen. Het rapport gaat in de kern inderdaad over de ordening voor het spoor, over treinen. Maar zouden wij niet in ieder geval aan de staatssecretaris en de minister de overweging kunnen meegeven om te bekijken in hoeverre de reis van deur tot deur er toch bij kan worden betrokken? Wij moeten het dan aan hen overlaten in welke mate van detail zij dat voor het laatste stuk willen doen. Het idee was dat wij de reiziger centraal zouden zetten, en de reiziger begint niet pas bij de trein. Zijn reis begint bij de voordeur.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat ben ik met mevrouw Van Veldhoven eens. Het enquêterapport over de Fyra ging echter niet over ander ov. Maar als het om de reiziger gaat — en daar gaat het uiteindelijk om — gaat het inderdaad om reizen van deur tot deur. Wat mij betreft gaan we in eerste instantie uit van die vier scenario's. Laten we even kijken wat er precies in het voorstel komt te staan en of het dan meerwaarde heeft.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dank u wel. Ik kom te spreken over ProRail. Zoals blijkt uit de kabinetsreactie is de staatssecretaris voornemens om ProRail dichter op het ministerie te organiseren. Hoewel de VVD, zoals bekend, hier principieel geen tegenstander van is, is het toch de vraag of nu het goede moment is om dit te doen. De organisatie is momenteel hard aan het werk om intern de boel op orde te krijgen. Tijdens het rondetafelgesprek dat we hadden, is er bovendien veel kritiek gekomen van de hele spoorsector. Moeten we de organisatie en de directie niet eerst de kans geven om de verbeteropgave tot een succes te maken? Of kan een en ander inderdaad parallel lopen? Graag krijg ik hier een reactie op van de staatssecretaris.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik hoor mevrouw De Boer van de VVD zeggen dat de VVD "principieel geen tegenstander" is van het onder het ministerie brengen van ProRail. Volgens mij betekent deze zinsconstructie, zonder ontkenning, dat de VVD een principieel vóórstander is van het onder het ministerie brengen van ProRail. Begrijp ik dat goed?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ja, dat klopt. We hebben dit in het verleden ook al meermalen geuit. Vergelijk ProRail met Rijkswaterstaat. De overheid is verantwoordelijk voor het aanleggen van wegen en vaarwegen en het onderhoud ervan. Zo ook spoor. Het is dus geen onlogische gedachte, als je het principieel bekijkt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Toch vind ik het opmerkelijk. Mevrouw De Boer voert namens de VVD ook vaak debatten over het toewijzen van rails voor goederenvervoer. Daar is er eigenlijk een onafhankelijke taak. Hoe kijkt de VVD dan als een, naar ik meen, liberale partij — in ieder geval was zij dat voor deze kabinetsperiode — naar de taak van ProRail om het spoor onafhankelijk toe te wijzen aan de verschillende goederenvervoerders?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat zijn van die dingen die uitgezocht moeten worden, eerlijk gezegd. Ook ik hecht aan een onafhankelijke capaciteitsverdeling, maar we moeten kijken hoe we dat voor de toekomst gaan organiseren.

Voorzitter. Ik kom te spreken over de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De aanbevelingen inzake de ILT worden door het kabinet overgenomen. De VVD steunt dit, maar het is niet duidelijk wat het kabinet concreet gaat doen met die aanbevelingen en wat het tijdpad is voor de aangekondigde koerswijziging. Ik heb afgelopen weekend het meerjarenplan van de ILT gelezen, net zoals mevrouw Van Veldhoven dat volgens mij gedaan heeft. Ik kon het woord "Fyra" er niet in terugvinden. Dat lijkt erop te wijzen dat er op korte termijn althans voor het oog niets met de aanbevelingen wordt gedaan. Ik krijg daar graag een reactie op van de staatssecretaris. Hoe krijgen de aanbevelingen aan de ILT vorm? Hoe krijgt de Kamer inzicht in de beoogde cultuurverandering die daar gaat plaatsvinden?

Mevrouw Van Veldhoven heeft al genoeg gezegd over het proefbedrijf dat gedraaid wordt.

Ik wil nog iets vragen over Zaventem. Dat doen we nu ook aan op de route. Den Haag krijgt nog vier keer op een dag een verbinding in de spits. Is het een idee om nog eens te gaan overleggen met de Belgen? Zaventem is immers een stukje omrijden. Het is er ingekomen omdat de directeur van NMBS destijds tegenwoordig directeur van het vliegveld is. Het was dus wel handig; het kwam heel goed uit om Zaventem toch maar aan te haken. Ik begrijp dit, gezien vanuit het perspectief van de Belgen. Maar kunnen we niet zeggen: Den Haag heeft een stukje ingeleverd, kunnen we dus ook niet Zaventem beperken tot een aantal keer per dag?

Tot slot. Wat gebeurt er als de door het kabinet geschetste verwachte reizigersgroei niet optreedt en er geen extra inkomsten gegenereerd worden voor verbeteringen aan de baan? Hoe gaan we dan de problemen aan de baan oplossen?

De heer **Smaling** (SP):
Ik kan het toch niet laten om mevrouw De Boer een fundamentele vraag te stellen die terugkijkt op wat er is gebeurd.

Ik heb een vraag over de positie van haar partij daarin. In de jaren negentig was die partij onderdeel van paarse kabinetten die erg trokken aan liberalisering. Dat was een ideologie die erg bij haar partij hoorde. Ik hoor Bolkestein nog zeggen over de PvdA: zij de premier, wij het beleid. En zo was het ook. Maar als mevrouw De Boer nu terugkijkt, wat is dan in een paar zinnen haar conclusie?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat verschillende partijen in het kabinet en ook meerdere partijen daaromheen fouten hebben gemaakt. Alle partijen die hierbij betrokken waren, hebben fouten gemaakt, inclusief de Kamer, want ook daar heeft de enquêtecommissie het over. U komt binnenkort met een voorstel; ik wacht dat rustig af, maar ook de Kamer zelf heeft boter op het hoofd. Alle partijen, dus. Zo kijk ik erop terug. Ik zou willen dat wij in deze Kamer aan de hand van het onderzoek een keuze maken uit de toekomstscenario's. Welke structuur willen wij in de toekomst op het spoor om dit soort dingen te voorkomen? We zijn allemaal bij die besluitvorming betrokken.

De heer **Smaling** (SP):
Ik wil toch het woord "marktwerking" weer even gebruiken. Er wordt vaak gezegd dat de SP altijd tegen marktwerking is, maar dat is niet het geval als concurrentie op een product ook duidelijk voordelen voor de consument biedt. Ik ben echter van mening dat dat op het spoor niet aan de orde is. Je kunt elkaar niet inhalen. Je kunt niet zoals een bestuurder van een auto zelf bepalen welke route je kiest. Is de VVD na 25 jaar ook tot de slotsom gekomen dat marktwerking op het spoor gewoon een illusie is?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Nee, want wij hebben kunnen zien dat marktwerking werkt. Door marktwerking gaat de kwaliteit voor de reiziger inderdaad omhoog. Het reizen op het spoor blijkt inderdaad goedkoper te kunnen. Dat hier dingen fout zijn gegaan, heeft niks met het instrument van aanbesteding of marktwerking te maken. Het heeft te maken met het feit dat daarin dingen fout zijn gegaan. Daar waren vele partijen bij betrokken en daarvoor zijn vele oorzaken aan te wijzen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
"Siamo tutti peccatori", zeggen de Italianen weleens, "we zijn allemaal zondaars". Dat hoor ik mevrouw De Boer nu ook zeggen: we hebben allemaal boter op ons hoofd, dus laten we het er verder niet over hebben, want we zijn allemaal stout geweest en laten we vooral doorgaan. Dat gaat mij toch iets te snel. We mogen best even bekijken wat waar verkeerd is gegaan zonder snel te besluiten dat we allemaal stout waren en dat we het er dus maar niet meer over moeten hebben. Dat doet ook geen recht aan het goede werk dat de commissie heeft geleverd. Laat ik een specifiek voorbeeld noemen waarin de Kamer ook een rol had: het laten meedenken van andere partijen over het hsl-vervoer. In 2013 moest de keuze voor een alternatief gemaakt worden. Het CDA heeft toen een motie ingediend waarin verzocht werd om ook andere partijen mee te laten kijken. De VVD heeft toen tegen die motie gestemd, terugkijkend blijkbaar met boter op het hoofd. Mevrouw De Boer vindt namelijk dat de VVD ook boter op het hoofd heeft. Vindt zij, terugkijkend, dat de VVD die motie toen beter had kunnen steunen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Er waren toen signalen dat dit tot een nieuwe aanbesteding zou leiden; die kwamen ook van de staatssecretaris. Wij moesten toen verschillende belangen wegen: het belang van de reiziger, maar ook het belang van de belastingbetaler. Die keuze zou betekend hebben dat de belastingbetaler nog een scheur van 1 miljard in de broek had gehad. Daarvoor hebben wij destijds niet gekozen, mede omdat hieraan een onderhandelakkoord uit 2011 ten grondslag lag. Daarvoor hadden destijds ook de CDA-fractie en de PVV-fractie voorgestemd. Dat maakte dat wij dit in 2013 niet wilden. Wij hebben toen wel ingestemd met het voorstel om een parlementaire enquête te houden. Die resultaten liggen er nu. Dit is het tweede debat dat wij daarover hebben. Wij nemen de aanbevelingen en bevindingen uit het rapport wel degelijk serieus door er nu voor te zorgen dat de aanbevelingen worden opgevolgd.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Er wordt nu zomaar 1 miljard uitgetrokken. Inmiddels zijn wij 11 miljard kwijt, maar rijdt er nog steeds geen fatsoenlijke trein over dat dure spoor. Mijn vraag was of mevrouw De Boer het met terugwerkende kracht niet beter zou hebben gevonden als andere partijen ook hadden kunnen meedingen naar het alternatief? Verder zijn we hier ook om vooruit te kijken. Vindt mevrouw De Boer dat de hogesnelheidslijn — dus niet het hele spoor — in 2025 wel aanbesteed zou moeten worden? Dat is namelijk de eerste mogelijkheid om het zonder een schade van 1 miljard te doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Tja, "als ... dan" ... Toen hadden we inderdaad een strop van 1 miljard gehad. We hebben daar niet voor gekozen. Het idee om vanaf 2025 opnieuw te gaan aanbesteden, dat het CDA vandaag samen met D66 aanvoert, vind ik wel goed. Voor ons was dat eerlijk gezegd een logische gedachte. In 2013 heeft de VVD ook expliciet gevraagd of de hsl weer uit de hoofdrailconcessie gehaald kon worden om die apart aan te kunnen besteden. Dat hebben wij altijd voor ogen gehad. Het is dus een goed idee om dat vandaag expliciet met elkaar af te spreken.

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Het hele Fyra-debacle heeft ons in ieder geval een novum bezorgd, namelijk een gezamenlijke hoorzitting met het parlement in België. Een flink aantal van ons is daar worstelend met een langzame trein naartoe gegaan. Een volgende stap, een gezamenlijk rapport van beide Rekenkamers, was helaas een stap te ver. Ik ben benieuwd hoe de blik van de minister van Financiën is op het samen ernaar kijken van twee ministers van Financiën. Zoiets zal in de toekomst vast nog wel een keer gebeuren, maar hoe krijg je de samenwerking op dat niveau beter? Het is de Kamer gelukt om een hoorzitting voor elkaar te krijgen, maar niet om de Rekenkamers zover te krijgen dit samen te bekijken.

In 2015 presenteerde de parlementaire enquêtecommissie het onderzoeksrapport De reiziger in de kou. Anderen hebben het ook gezegd, maar ik wil de commissie danken voor het gedegen en uitgebreide onderzoek. Het was heel gedetailleerd en veel ervan herkennen wij, de woordvoerders spoor, die allemaal stukjes tot zich hebben genomen. Helaas geldt dat ook voor heel veel burgers die het in de krant hebben gevolgd en dachten "mijn reistijd wordt korter en ik ben er betaalbaar en heel snel." Het kostte staatssecretaris Mansveld haar positie. Zij nam de politieke verantwoordelijkheid voor het bestuurlijke onvermogen van haar ambtsvoorgangers en voor een falende NS en falende KLM-bestuurders. Terwijl de machinisten de Fyra niet op gang kregen, raakten de beleidsmakers ontspoord.

Wij hebben van de staatssecretaris als reactie op het rapport een mooie, uitgebreide brief gekregen; we hadden natuurlijk niet anders verwacht. Daarin wordt stapsgewijs en keurig op een heleboel punten beterschap beloofd: de Kamer wordt beter en tijdiger geïnformeerd en we proberen snelle treinen voor elkaar te krijgen, allemaal zaken vol lof en succes. Ik heb een aantal vragen naar aanleiding hiervan. Over de betrouwbaarheid van ICT staat er — ik noem het maar een "motherhood and apple pie"-uitspraak — dat "verstoringen zijn te herleiden naar de inzet van materieel en personeel, storingen aan de infrastructuur op het conventionele spoor, externe oorzaken zoals wind op de brug van het Hollands Diep en naar oorzaken die liggen op het snijvlak van NS, ProRail en Infraspeed." Dan denk ik: waar lag dan het niet aan? Het lag waarschijnlijk niet aan de enthousiaste inzet van de gewone mensen die bij de NS werken, maar uit zo'n zin haal je niet veel wat je kunt verbeteren. Ik waardeer de inzet om tot verbetering te komen, maar ga ervan uit dat we een diepere analyse nodig hebben om dat bij de kop te kunnen pakken.

Zo ook de ILT. Met een cultuurverandering alleen kom je er waarschijnlijk niet, het is ook de Nederlandse blik op hoe er gecontroleerd moet worden. We hebben soortgelijke debatten gehad naar aanleiding van de ramp bij Moerdijk: wat voor controle moet er zijn? Moet er oplossingsgericht meegedacht worden, moet er sterk gehandhaafd worden, moet je mensen ter plekke dingen laten nakijken of gaat het erom dat de juiste certificaten aanwezig zijn? Je kunt de ILT veel verwijten, maar zij heeft gedaan wat op dat moment van haar gevraagd werd, namelijk checken of de certificaten kloppen. Zo ook mijn vraag over three strikes out. Zoals ik het lees is het "three strikes out maybe, sometimes partially and then maybe out". Ik waardeer het dat de aangenomen motie wordt uitgevoerd, maar three strikes out zoals de Amerikanen dat toepassen is hartvochtig, zonder enig pardon en per onmiddellijk. Mensen gaan voor het roken van een joint bij hun derde overtreding gewoon tien jaar de gevangenis in. Ik pleit daar zeker niet voor. Ik ben blij dat de minister en de staatssecretaris daar met beleid mee omgaan, maar een klein beetje uitleg zou mijn fractie op prijs stellen.

Hoe nu verder? Dat is de vraag die in dit debat centraal moet staan. Ik concludeerde het al na een kwartier: eenduidige, consistente en langjarige sturing vanuit de Tweede Kamer wordt ongelooflijk ingewikkeld. Aan de ene kant heb je de VVD die zegt: alles zou nog veel beter zijn als we de hele handel zouden privatiseren. Aan de andere kant pleit de SP nog steeds voor het volledig nationaliseren en samenvoegen van het spoorbedrijf.

Ik noemde al het rapport uit de Eerste Kamer: Verbinding verbroken? Het is misschien saai en degelijk en niet populistisch, maar er staan heel zinvolle aanbevelingen in. Het rafelt de rollen uit elkaar en geeft een zwik aanbevelingen over wat je bij privatiseringen moet doen. Een voorbeeld: zorg voor één coördinerend bewindspersoon en niet meerdere die zich ertegenaan kunnen bemoeien en zorg voor één sturende sg. Ik ben benieuwd wat deze twee bewindspersonen vinden van bijvoorbeeld deze aanbevelingen. Er staan er meer in.

De vraag is hoe je het publieke belang borgt. Dat wordt van links tot rechts gezegd: er is gestuurd op de financiën, we moeten ook op de staatskas passen, maar hoe borg je dat publieke belang? In het rapport staan daar een paar voorstellen voor: een uitvoeringstoets en een impactstudie. Ik weet niet of er verder naar gekeken is, of er echt iets onder zit of dat het een nieuwe set mooie terminologie is.

Zoals andere woordvoerders hebben gezegd, zouden wij als Kamer ook onze drie rollen uit elkaar moeten houden: medewetgever, controleur en volksvertegenwoordiger. Wanneer zijn wij volksvertegenwoordiger en zeggen we: voorzitter, dit kan niet? Ik heb hier ook grappen gemaakt: je moet je slaapzak en je thermoskan meenemen in de winter, want je komt er niet.

Ik deel de zorgen van de heer Smaling. Mijn persoonlijke waarneming is dat in de zes jaar dat ik Kamerlid ben de verbinding Amsterdam-Den Haag aanzienlijk slechter is geworden. Ik mis veel vaker treinen, ik sta veel vaker — ik probeer dan op mijn iPad nog een beetje door te werken — en de snellere Benelux-verbinding ligt eruit. Ook dat leidt mij tot een specifiekere vraag over nu.

Het deel van de hogesnelheidslijn vanaf Rotterdam wordt wel enigszins benut, zo lees je ook in de brief, maar het was oorspronkelijk de bedoeling dat de hsl van Amsterdam naar Brussel snel zou zijn. Wat is er gebeurd op het eerste stuk: van Amsterdam via Schiphol naar Rotterdam, of Den Haag als je daarheen wilt? Wordt dat eerste stuk nu voldoende benut? Hoe vaak rijden er daar treinen? Klopt het dat, zoals ik mij heb laten vertellen door iemand in de buurt van het spoor, Intercity direct wat NS betreft echt aan de praat moet en dat daarom het noordelijke hsl-traject eigenlijk nauwelijks benut wordt, omdat NS anders zichzelf wegconcurreert? Zou dat wel gebruikt worden, heb je daar dan een sneller traject? Graag krijg ik daar helderheid over. Als dat inderdaad klopt, hoe krijgen we het dan voor elkaar dat ook dat eerste stuk van de hsl beter wordt benut?

Internationale treinverbindingen zijn bij uitstek een duurzaam alternatief voor korte vluchten. Maar stel, je vliegt van Ottawa naar Schiphol en je wilt vervolgens naar Antwerpen. Mijn fractie wil heel graag dat het treinvervoer achter zo'n internationale vlucht fantastisch geregeld is. Dat is een terugkerend punt van GroenLinks. Toevallig gaat een aangenomen motie van mijn hand uit 2013 daarover. Ik heb die op mijn bankje laten liggen, dus ik kan het nummer nu niet doorgeven. Je kunt razendsnel een vlucht naar Rome boeken, maar het is ingewikkeld als je daar met de trein naartoe wilt. Daarom wilden we zo'n snelle verbinding realiseren, wilde juist de KLM erin stappen en zijn we zo bezig geweest met de spoortunnel en nu met dat station. De hubfunctie van Schiphol kan beter benut worden met aansluitende snelle treinen. Graag hoor ik wat de huidige gedachten daarover zijn en wat er nog mogelijk is. Het was

een van de redenen waarom mijn fractie zo enthousiast was over de Fyra.

D66 heeft al heel veel gevraagd over de marktverkenning. Ook ik wil daar graag informatie over. Hoever zijn we daarmee?

De **voorzitter**:
Bent u bezig met een afronding?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb nog wat opmerkingen, maar ik wil best eerst de vragen van mevrouw De Boer beantwoorden. Wat u wilt, voorzitter.

De **voorzitter**:
Prima.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Als ze helemaal naar Amsterdam komen vliegen, hoop ik toch vooral dat ze Amsterdam even ingaan en niet gelijk doorgaan naar Antwerpen, maar dat even terzijde.

Het kabinet heeft gezegd: van Schiphol via Den Haag doen we er te lang over; we gaan rechtstreeks van Amsterdam naar Rotterdam. Volgens mij is hetgeen u vraagt al ingewilligd in de kabinetsreactie, of zie ik dat nu verkeerd? Moet er aanvullend meer vervoer komen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mijn vraag is of de aanname klopt dat dat de NS een directe concurrent van zichzelf neerzet als hij én over de hogesnelheidslijn rijdt én Intercity direct neerzet, die voornamelijk over het reguliere spoor gaat. Mijn vraag is wat de frequentie en de reistijdwinst dan zouden kunnen zijn. De VVD is groot voorstander van de hubfunctie van Schiphol, niet alleen van Schiphol als aankomstpoort voor toeristen die vervolgens Amsterdam ingaan. Daar kleven overigens weer andere bezwaren aan, maar dat is een ander debat. Als je dat wilt en je, zoals GroenLinks, niet wilt dat al die mensen naar België gaan vliegen, moet je goed aanvullend treinvervoer hebben. Dat was ook de oorspronkelijke reden waarom de KLM in dit project is gestapt. Daarvoor heb je nodig dat je vanaf Schiphol razendsnel door kunt. Als je van Schiphol eerst naar Amsterdam moet, van Amsterdam naar Den Haag en van Den Haag naar Rotterdam en vervolgens naar Antwerpen, zegt die toerist: doe mij dan maar een vlucht.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren heeft het over de HSL-Zuid. Die wordt volgens mij intensiever gebruikt. Althans, dat staat in de kabinetsreactie. Ik denk dat mevrouw Van Tongeren het oorspronkelijke traject bedoelt van Schiphol naar Den Haag en van Amsterdam naar Den Haag. Is zij bang dat daar nu te weinig aanbod komt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De oorspronkelijke Fyra ging niet naar Den Haag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Volgens mij was Den Haag er in de eerste plannen wel degelijk op aangesloten, maar dat is al heel lang geleden. Het is een bekend punt van GroenLinks, kijken of zo'n hsl een alternatief kan zijn voor korte intra-Europese vluchten. Hoe sneller die trein is, hoe meer kans er is dat mensen niet op een ander vliegtuig overstappen, maar de trein pakken. De NS heeft nu een bod neergelegd. Hoe staat mevrouw Van Tongeren in principe tegenover het voorstel van D66 — over de timing hebben we het bij interruptie gehad — om te kijken of andere partijen nog een sneller aanbod zouden kunnen bieden voor de reiziger, waardoor het bijvoorbeeld nog aantrekkelijker wordt om de trein te nemen in plaats van die binnenlandse vlucht?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik weet niet of het alleen de snelheid is. Ik denk dat het boekingsgemak en de vraag wat je met de bagage aan moet ook een rol spelen. Als je een aansluitende vlucht neemt, wordt de bagage doorgeboekt naar Brussel. Als je met de trein wilt, moet je, ook als je eerste klas reist, gewoon zelf met je koffers slepen. Volgens mij is er zelfs geen bagageservice mogelijk. Ik denk dat er drie dingen moeten. Wat betreft de specifieke vraag: ik heb nog geen reden gehoord waarom onderaanbesteding niet mogelijk zou zijn en waarom partijen ernaast moeten zitten. Dat was volgens mij de oplossing van het kabinet. Ik ben er niet voor om bestaande concessies open te breken. Ik ben voor rust op het spoor en langjarige helderheid, ook al vind ik het persoonlijk niet de meest optimale oplossing. Ik denk dat wij als Kamer de NS echt de ruimte moeten geven om een fatsoenlijk aanbod te realiseren. Ik zou liever niet nu nog op dat stuk ook weer willen beginnen met onderaanbieders. Sorry, misschien zeg ik het niet duidelijk genoeg.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Mevrouw Van Tongeren zegt nu volgens mij twee verschillende dingen over onderaanbieders, maar dit even terzijde. For argument's sake: we doen het pas per 2025. Dan zou er een mogelijkheid zijn om de verschillende aanbiedingen naast elkaar te hebben. De vraag is of mevrouw Van Tongeren echt gelooft in die snellere verbindingen of niet. Dat met die koffers en dergelijke, geldt nu ook. Ook bij de NS. Ik ben het er helemaal mee eens dat we moeten proberen of dat te verbeteren is. De vraag is echter of zij er echt in gelooft dat de snellere verbinding dan mensen uit het vliegtuig houdt. Als dat het geval is, zou er ook een reden zijn om te besluiten om die verbinding echt zo snel mogelijk proberen te maken, door wie dat dan ook gebeurt. Waarom zou mevrouw Van Tongeren dat dan — for argument's sake: 2025 — niet steunen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik denk niet dat meerdere aanbieders naast elkaar het beter maken voor de reiziger, dus dat er verschillende vervoersmaatschappijen op datzelfde hogesnelheidstraject rijden, waarbij je zo laat de Thalys hebt, zo laat een trein van Arriva, zo laat een van Deutsche Bahn en dan ook op het hele uur een van de NS. Ik denk dat dat de slechtst mogelijke situatie is, omdat je dan met abonnementen niet weg kunt en je, als je er eentje mist, niet met de volgende mag, omdat die van een andere aanbieder is. Dat lijkt mij de minst wenselijke situatie voor de korte termijn, maar ook voor de langere

termijn. Ik denk dat het spoor ermee gediend is dat er echt vanuit de treinreiziger wordt gedacht en dat betekent dus dat je op alle treinen kunt stappen. Wij hebben allemaal weleens in het buitenland met de trein gereisd. Op de stations in Engeland bijvoorbeeld moet je heen en weer hollen om snel je ticket om te wisselen als je met een andere vervoerder verder wilt reizen, en dat zou ik voor het Nederlandse spoor absoluut onwenselijk vinden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Er zijn nu ook verschillende aanbieders op de hsl. We hebben nu de Intercity direct, de Benelux-trein en de Thalys. Als mevrouw Van Tongeren dat onwenselijk vindt, vindt zij dan dat een van die drie er dan maar af moet omdat het zo onwenselijk is dat er meerdere aanbieders zijn?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Wij zijn nu met een vrij filosofisch stukje debat bezig, want dit ging erover wat ik zou willen in 2025. GroenLinks heeft niet ingestemd met de hele marktliberalisering. Daar hebben we altijd grote vraagtekens bij geplaatst, dat vonden wij geen goed uitgangspunt, maar ik heb in het debat over het rapport van de commissie-Kuiken ook gezegd dat het onze oplossing niet is om het terug te draaien, als je eenmaal zover bent. Dat was de eerste vraag van mevrouw Van Veldhoven. Zij vroeg of je het dan nu moet terugdraaien, en dan zegt GroenLinks: nee, dat moet je niet doen. Wij vinden wel dat het niet overzichtelijk is, ook niet op het hoofdnetwerk, om meerdere verschillende aanbieders naast elkaar te zetten. Ik zie onder andere een dienstregelingsprobleem, een collegialiteitsprobleem en een probleem voor de burger, namelijk dat hij op de ene trein wel mag, maar op de andere niet of alleen als hij bijbetaalt, of dat hij zijn trein mist en niet op de volgende kan. Daar wordt zeker het drukke Nederlandse spoor niet beter van. In een ander land met andere afstanden en andere bevolkings- en vervoerdersaantallen zou dat misschien wel kunnen, maar voor Nederland hebben wij vrij consistent gezegd dat wij dat niet wenselijk vinden.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Wij bepraten dit anders zo wel even bij het wijntje dat wij gaan drinken voor de verjaardag van mevrouw Van Veldhoven, want ik zie dat zij nog niet tevreden is met mijn antwoorden.

De **voorzitter**:
Fijn om dat te weten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De voorzitter is natuurlijk ook uitgenodigd.

Naast het vorige punt dat ik noemde is er het nodige misgegaan in de communicatie tussen parlement en kabinet. Daarvan zegt de staatssecretaris in haar brief ook keurig dat dit anders had gemoeten. Zij schrijft dat de Kamer te rooskleurig is geïnformeerd, voor voldongen feiten is geplaatst, is misleid en soms bewust niet is geïnformeerd. Mijn aanname is dat dit onder andere komt doordat wij zelf die drie rollen niet goed uit elkaar hebben gehouden en dat dit ook van tijd tot tijd bij de bewindspersonen niet even helder is geweest, ook omdat we heel erg bezig zijn geweest met afwisselend enorm op afstand zetten, dicht bij ons halen en weer op afstand zetten. Dat helpt niet, zoals ik al aangaf. Ook over de ILT heb ik het gehad. Dan denk ik dat ik al mijn vragen aan het kabinet wel heb gesteld.

Ik hoop dat wij hier met vereende krachten, van links tot rechts, echt dingen uit leren en dat wij het beter voor elkaar krijgen. Ook hoop ik heel erg dat de spoorverbindingen gemakkelijker te boeken worden en beter gaan aansluiten voor alle mensen die in Nederland per trein willen reizen.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer Hoogland namens de PvdA. Mijnheer Van Helvert, u bent daarna.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik zal eerst voor de kijkers thuis en iedereen die onderweg meeluistert via de mooie app een korte samenvatting geven van wat er gebeurd is. Vervolgens heb ik op vijf punten een vraag aan het kabinet.

Financiële belangen hebben centraal gestaan in het Fyra-dossier, en de reiziger had het nakijken. Bijna alles wat mis kon gaan, is ook misgegaan. De Staat bleek tot op het bot verdeeld en faalde bij de aanbesteding van het vervoer en in de aansturing van de NS. De NS zelf bleek primair geïnteresseerd in haar eigen machtspositie. De Italiaanse treinenbouwer bleek geen deugdelijke treinen te kunnen bouwen. De inspectie, de ILT, bleek ze in de praktijk niet te controleren. En de politiek? De politiek liet dit alles gebeuren. Tot dusver de samenvatting.

Ik wil graag vandaag het toekomstige vervoer over de hsl doornemen, de ordening van de spoorsector, de positie van ProRail daarbinnen, de strategie van de NS — excuses aan de heer Van Helvert, maar ik wijd daar toch één zin aan — en tot slot de keuringen van de treinen.

Allereerst kom ik op het toekomstige vervoer over de hsl. De aanbeveling van de enquêtecommissie is om de vervoerswaarde voor reizigers over de hsl te verbeteren. Mijn vraag aan de staatssecretaris is wat zij daaraan heeft gedaan tussen het uitkomen van het rapport en vandaag. Is er een verschil tussen het alternatieve aanbod dat, als ik het mij goed herinner, in 2013 aan de Kamer werd gestuurd nadat de Fyra stopte met rijden en het aantal treinen dat nu in het aanbod van de NS zit? Ik heb zo veel van die mooie kaarten ontvangen met aanbod dat het voor mij niet meer helder is wat er toen geboden werd en nu.

Hoe schat de staatssecretaris de kansen in om samen met de Belgen tot substantiële tijdwinst te komen? Zijn daar nog mogelijkheden voor? Wat is de stand van zaken rondom het opheffen van de reserveringsplicht en het mogelijk maken van abonnementen in het internationale vervoer?

Wat ook raakt aan het reizigersvervoer op de hsl maar misschien niet alleen uit het Fyra-rapport komt, is de

windproblematiek bij de brug over het Hollands Diep. Er is geen sprake van een constructiefout, zo stelt de staatssecretaris, maar het waarschuwingssysteem geeft veel vaker dan verwacht aan dat treinvervoer niet mogelijk is. Hoe rijmt zij deze zaken met elkaar?

Dan kom ik op de ordening van de spoorsector. De PvdA is tevreden dat het kabinet een aantal scenario's over de toekomst van het spoor onderzoekt. Het is belangrijk om inzicht te krijgen in de voor- en nadelen van die ordeningskeuze. Die scenario's zien wij met interesse tegemoet, maar als de staatssecretaris het ons zou vragen — dat doet zij misschien niet — dan zouden NS en ProRail weer samengaan. Maar ik zeg iedereen hier in de Kamer toe — dat is wel even belangrijk — om met open vizier naar de uitkomsten van die scenario's te kijken. Anders zou die hele exercitie zinloos zijn.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank voor de oproep van de Partij van de Arbeid om met open vizier naar het onderzoek naar de verschillende scenario's te kijken. De heer Hoogland zei: wij kijken er graag met open vizier naar. Ondanks het vooringenomen standpunt is het fijn dat de PvdA daar open naar wil kijken, maar is zij er principieel tegenstander van om ProRail onderdeel te maken van die discussie? Met andere woorden, vindt de PvdA het verstandig om ProRail, voordat het onderzoek af is, in wat voor vorm dan ook onderdeel te maken van het ministerie?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Precies dit punt valt onder een van de kopjes die ik aan het begin noemde. Dat is het kopje dat nu komt. Ik wil die tekst ook nu wel oplezen. Dat scheelt spreektijd. Hoewel ik niet het langst van stof ben, wil ik die geste wel doen. De PvdA neemt — let op mijn woorden —- met interesse kennis van de stap om ProRail dichter bij het ministerie te plaatsen. Dat is namelijk een eerste stap in het weer meer publiek maken van de spoorsector. De Kamer kan het de PvdA niet kwalijk nemen dat zij daar voorstander van is, maar zij heeft daar wel een vraag bij, namelijk: kan de staatssecretaris aangeven waarom ProRail geen bv zou moeten blijven en dus onder het departement zou moeten vallen, zeker in het licht van wat daar vanuit de spoorsector over gezegd is? Het antwoord daarop wacht ik graag eerst even af. Ik moet eerlijk zeggen dat wij ons, in het licht van het toekomstbeeld dat wij voor ons zien, niet gaan verzetten tegen deze stap, al is het maar omdat deze stap in lijn is met de gedachte dat het spoorvervoer een publieke taak is.

Ik vervolg mijn verhaal met de strategie van de NS. De PvdA kan zich vinden in de keuze van de NS om zich te richten op zijn kerntaak, namelijk het vervoeren van mensen op het hoofdrailnet, de stations en de van-deur-tot-deurreis. Wij zetten wel vraagtekens bij de keuze om in het buitenland actief te blijven, want welke risico's kleven daaraan? Die vraag stel ik ook aan het kabinet, maar iemand anders in het kabinet is daar verantwoordelijk voor. Aan de minister stel ik dus de vraag wat die risico's zijn. Hoe verhoudt deze keuze zich tot de wens om te focussen op het hoofdrailnet van Nederland?

Ik kom op de keuringen van de treinen. De ILT heeft haar rol onaanvaardbaar minimalistisch ingevuld volgens de enquêtecommissie. De commissie stelt ook dat de ILT een kritische rol dient te spelen. Toch staat er in het nieuwe meerjarenplan van de ILT dat er sprake is van scherpe keuzes maken — wat dat ook moge zijn; het is een beetje een procesopmerking — en van "vertrouwen hebben, tenzij". De vraag aan de staatssecretaris is of zij kan aangeven, liefst zo concreet mogelijk, niet alleen procesmatig dus, hoe die kritische rol die de ILT van de enquêtecommissie moet gaan invullen, vorm krijgt.

Het kabinet geeft aan dat het streeft naar een uniforme uitwerking van Europese regels over het voorkomen van belangenverstrengeling bij keuringsinstanties in de spoorsector. Dit is een technisch punt, maar is voor ons wel belangrijk. Het is namelijk van belang om te voorkomen dat andere belangen, zoals financiële belangen en bedrijfsbelangen, prevaleren boven de belangen van de afnemers en de reizigers. Mijn vraag aan het kabinet is dus of het de opvatting van de PvdA deelt dat de Nederlandse inzet moet zijn om het verbod te laten gelden op organisatieniveau, waardoor de keuringen die plaatsvinden ook daadwerkelijk onafhankelijk kunnen zijn.

Tot slot wil ik dankzeggen aan de enquêtecommissie, haar voorzitter, alle leden en de staf. Zij hebben veel werk verricht en ons vele uren werkplezier bezorgd. Ik zou niet weten hoe ik het komende reces moet invullen, want er is niet nog zo'n rapport.

De **voorzitter**:
U valt in een gat, hoor ik.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. We kregen dit rapport op 28 oktober. Toen moesten we wel nog tot 12.00 uur stilhouden wat daarin stond. Overigens konden we dat al snel in de media lezen, voor 12.00 uur. In het rapport over de Fyra, De reiziger in de kou, krijgen een aantal mensen een flinke draai om de oren. Ik zal niet zeggen dat we allemaal boter op ons hoofd hebben, maar de Nederlandse Spoorwegen, de kabinetten door al die jaren heen, met alle bewindspersonen die daarin zaten en ermee te maken hadden, en de Tweede Kamer in ieder geval wel. Vandaag hebben we het daarover.

Ik hecht er wel waarde aan om van tevoren nog even te zeggen dat dit gaat over de hsl. We ontkomen er namelijk niet aan dat je af en toe wat kritische vragen moet stellen aan het kabinet, aan onszelf, maar ook aan de Nederlandse Spoorwegen. Ik zeg nog maar even duidelijk dat dit losstaat van de tevredenheid over alle goede dingen die bij de NS wel gebeuren en van de tevredenheid over alle medewerkers van de Nederlandse Spoorwegen. Maar we hebben het hier over een lijn waarbij de directie, de hoge top van de NS, een aantal dingen heeft gedaan die niet kunnen. Daarover moeten we wel kunnen zeggen wat we vinden. Ik hecht eraan om dat van tevoren te zeggen, omdat het wel een verschil is. Het is een verschil of je boos bent op de mensen die elke dag vele mensen naar hun werk of naar hun familie of vrienden brengen, of dat je boos bent over stappen die de directie, de Tweede Kamer of het kabinet heeft gezet. Dat wilde ik dus allereerst gezegd hebben.

Als je leest wat er vervolgens in dat rapport beschreven wordt en wat de reactie van het kabinet is, zie je in eerste

instantie: de reiziger staat op één. Dat vindt eigenlijk iedereen. Iedereen zegt: de reiziger staat op één. De Nederlandse Spoorwegen zeggen dat, volgens mij vindt het kabinet dat ook wel, misschien in andere woorden, en de Tweede Kamer vindt dat ook heel belangrijk. Dat is ook zo, want de ambitie met de Fyra was destijds: we willen dat de reiziger op een snelle en betaalbare manier zo'n mooie, snelle reis kan maken. Als we op dit moment, nu die Fyra niet blijkt te rijden, bekijken wat we in al die tijd beslist hebben en wat er nu is, dan kunnen we niet anders zeggen dan dat de ambitie van destijds totaal niet gehaald is. Het lijkt er een beetje op alsof we ons er steeds meer bij neerleggen dat die ambitie van destijds niet gehaald wordt.

Ik ben lid van het Benelux-parlement. Vanuit het Benelux-parlement hebben we de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS uitgenodigd om eens te komen vertellen wat er is misgegaan tussen Nederland en België, tussen de NS en de NMBS. De directie van de Nederlandse Spoorwegen was daar zeer eerlijk. Zij zei: eigenlijk is die reiziger nu gewoon heel tevreden, laten we toch niet zo'n paniek zaaien want we hebben een alternatief voor mensen met weinig tijd, namelijk de Thalys, en we hebben een alternatief voor mensen met weinig geld, namelijk de trein die er nu rijdt. Dat zei de directie van de Nederlandse Spoorwegen daar. Als dat de ambitie is die de NS nu heeft, dan is er echt wezenlijk iets mis. Wat ik nu vertel is niet iets van tien jaar geleden. Nee, het is iets van vorige maand. Dit werd gezegd in Brussel, in het Benelux-parlement. Als dat de ambitie is, dan moeten we de Nederlandse Spoorwegen daarop aanspreken en zeggen dat wij iets anders vinden en dat wij iets anders wilden.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik kan er niet aan ontkomen om dezelfde vraag aan de heer Van Helvert te stellen die ik eerder aan mevrouw Van Veldhoven stelde. Anderhalf jaar geleden voerden we een debat over het opnemen van de hsl in de concessie aan de NS. Dat was het moment waarop we ervoor konden kiezen om de hsl voor tien jaar aan de NS te gunnen of om dat niet te doen. Ik heb toen een motie ingediend om de hsl niet aan de NS te geven, maar die apart aan te besteden en dan te bekijken of de NS daar als beste uit zou komen of niet. U hebt die motie niet gesteund. Er is wel een heel vage motie ingediend — ik heb haar net nog even opgezocht — door uw partij en D66, maar daarin stond niet expliciet: geef die lijn niet aan de NS. Waarom hebt u toen onze motie niet gesteund?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het was overigens iets meer dan anderhalf jaar geleden, want toen zat ik al in de Kamer, terwijl het debat waarover u het hebt, werd gevoerd voordat ik in de Kamer zat. Maar goed, los van dat: het CDA heeft daar juist niet mee ingestemd omdat toen de gedachte was dat het allemaal goed was aanbesteed en we nog niet wisten wat we ondertussen allemaal in het rapport van de Fyra-enquête hebben kunnen lezen. Dat goed aanbesteden is dus niet het geval geweest, maar wij gingen ervan uit dat dat wel zo was. Als u mij vraagt of mijn fractie, met een kritische terugblik op zichzelf, nu weer zou adviseren om dat te doen, dan zou ik zeggen: nee. Waarom niet? In november 2013 diende Sander de Rouwe een motie in waarin werd gevraagd om ook andere partijen te laten meekijken op dat spoor. Terugkijkend wil ik u wel zeggen dat ik nu dus niet meer hetzelfde zou adviseren aan mijn fractie.

De heer **Madlener** (PVV):
Vooral van belang is dat de NS toen al klip-en-klaar was over haar ambitie. Dat was geen nieuws. Toen al zei de NS dat ze wilde doen wat ze nu doet. Dat wisten we toen al. Toen heeft de Kamer gezegd: geef het maar aan de NS. En nu, anderhalf jaar later, zegt de Kamer ineens: het moet heel anders. Dat kan toch niet? Zo kun je toch niet omgaan met een bedrijf als de NS? Je kunt toch niet enerzijds heel helder aan de NS geven wat ze wilde en anderzijds nu zeggen dat het niet voldoende is? Dat wisten we toen ook.

De heer **Van Helvert** (CDA):
In het rapport van de Fyra-enquête staat heel duidelijk dat de Kamer op dat punt rechtlijniger moet zijn. Er staat ook dat de lobby van de directie van de Nederlandse Spoorwegen richting de Kamer vaak heel sterk is. Dat zie je al helemaal aan het begin, bij de aanbesteding. Een heleboel partijen zeggen dan dat ze willen dat het openbaar wordt aanbesteed, maar het is dan de Tweede Kamer die druk zet op het kabinet om toch de NS een voordeel te geven. Dat zie je al vanaf het begin, maar dat komt vaker terug. Als de heer Madlener vraagt op welk punt de Kamer, ook onze fractie, naar zichzelf moet kijken, dan zeg ik: we moeten zelfstandiger zo'n afweging durven maken. Als ik nu terugkijk, dan zeg ik dat de motie-De Rouwe van november 2013 een goede was. Die lijn wil ik ook graag doortrekken. Daar zal ik ook naar kijken. De heer Madlener heeft daar helemaal gelijk in.

Ik zei al dat die ambitie is verlaten. Daarom wil ik het kabinet vragen —de Kamer gaat niet direct over de Nederlandse Spoorwegen, maar over het kabinet, dat aandeelhouder en concessieverlener is — hoe het staat tegenover de ambitie die we hadden met de Fyra. Ik ga ervan uit dat we nog steeds de ambitie hebben om een betaalbare en snelle lijn naar Brussel en terug te hebben. Hoe gaat het kabinet de NS daar meer op aanspreken? Het alternatief dat er nu ligt, is dus bij lange na niet datgene wat wij destijds voor ogen hadden. Het zijn minder treinen en veel langzamere treinen. Het kabinet stelt nu in reactie op de enquête voor om een marktverkenning te gaan doen. Het is aardig dat de staatssecretaris eens breder wil kijken, maar we weten eigenlijk van tevoren dat het heel lastig wordt om daar iets zinvols uit te krijgen, in ieder geval op de manier waarop het kabinet het nu voorstelt. Daar zou ik graag een reactie van het kabinet op krijgen.

We hebben vanmorgen ook aan de ACM, de Autoriteit Consument & Markt, gevraagd hoe zij ertegenover staat. We zien dat ook de ACM hier gigantisch mee worstelt. Zij kwam vanmorgen namelijk niet verder dan te zeggen: wettelijk gezien mág wat het kabinet wil. Ja, dat moest er nog eens bij komen, dat het wettelijk niet zou mogen. Maar als je vraagt of er wat uit komt, zeggen ze: wij als ACM-directie mededinging hebben niet zo veel ervaring met mededinging. Dat zei de ACM! Ik zie de minister van Financiën kijken: dat kan toch niet waar zijn? Maar het werd gezegd! Zij kunnen daar op dat moment dus geen antwoord op geven. Dus hoe kun je nu een privaat bedrijf … Ja, u lacht, voorzitter, maar het werd gezegd vanmorgen! Het werd gezegd.

De **voorzitter**:
Dit vraagt om een reactie, begrijp ik. De heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ja, al is het maar om één ding recht te zetten. Allereerst maak ik de heer Van Helvert complimenten, in het Italiaans, voor de sprezzatura waarmee hij hier staat. Die is fantastisch, maar laten we de ACM buiten deze discussie houden. We hebben de ACM namelijk een aantal politieke vragen gesteld en als je de ACM politieke vragen stelt, kan zij geen antwoord geven. Op het gebied van mededinging, bijvoorbeeld het toelichten hoe de mededingingswetgeving in elkaar zit en wat er zou kunnen gebeuren als er sprake is van overtreding van de Mededingingswet, heeft de ACM haar taak keurig vervuld. En dat hoort de heer Van Helvert uit de mond van iemand die niet per se fan is van de ACM.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan heeft de ACM er een fan bij. Ook ik vind de ACM een topvereniging, of -bedrijfje. Is het een bedrijfje? Nee, ook weer niet. Maar het gaat erom wat een politieke vraag is. Ik hoor ook de voorzitter een paar keer zeggen: dit is een politieke vraag. We zitten hier echter in de Tweede Kamer en volgens mij zijn politieke vragen hier bij voorbaat niet verboden. Ik heb de Autoriteit Consument & Markt echter gevraagd: "Beste Autoriteit Consument & Markt, u hebt veel verstand van mededinging, u hebt veel verstand van de markt en u ziet veel voorbeelden voorbijkomen. Kunt u aangeven of dit een zinvolle exercitie wordt?" Dat vind ik geen politieke vraag. Dat vind ik niet, maar goed, daar kunnen de meningen over verschillen.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Houwers wil interrumperen, maar ik geef eerst het woord aan de heer Hoogland voor een vervolgvraag.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ja, om het even op een serieuze manier af te maken. Het gaat niet om fan zijn van de ACM of niet. Het is voor de ACM natuurlijk een lastige positie. Dat is de reden waarom ik de ACM als instituut hier toch enigszins in bescherming neem. Zij kan zich hier immers niet verdedigen.

De **voorzitter**:
Precies.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Het gaat erom dat de ACM, als wij mededingingsvragen hebben, goed in staat is om die te beantwoorden. Als wij ons afvragen of iets zinvol is of niet, hebben we een gesprek met het kabinet. Daarover kunnen we van mening verschillen. Op dat punt denk ik dus dat de ACM haar werk goed gedaan heeft door toe te lichten wat er op mededingingsgebied wel en niet mogelijk is.

De heer **Houwers** (Houwers):
Juist voor dat punt was ik hiernaartoe gelopen. Ik neem afstand van de woorden die de heer Van Helvert hier spreekt, omdat ik vind dat hij de ACM onrecht doet. Zij hebben aangegeven wat hun kennis is en daarvan hebben wij gebruikgemaakt, mede op uitnodiging van de heer Van Helvert. Ik vind dat het hem niet past om op deze manier over de ACM te spreken. Dat doet hij zeker niet namens mij.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat doe ik inderdaad nooit, namens de heer Houwers spreken. Ook heb ik helemaal niets slechts over de ACM gezegd. Ik zei: ook de ACM heeft daar moeite mee. Dat zagen we in de beantwoording en dat mag ook gezegd worden. Het was een openbare bijeenkomst; iedereen heeft dat kunnen zien. Het citaat dat ik zonet gaf, is gewoon een letterlijk citaat. Ik denk dat we daar niet zo krampachtig ...

De **voorzitter**:
Het gaat ook om het interpreteren van antwoorden, maar ...

De heer **Van Helvert** (CDA):
... over moeten doen.

De **voorzitter**:
Nee, maar het is ook een beetje gebruikelijk om zorgvuldig om te gaan met mensen die zelf niet aanwezig zijn of met instituties die wij te gast hebben.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ja. Maar als ik zeg dat de Autoriteit Consument & Markt ergens moeite mee heeft, kunt u toch niet zeggen dat ik daar niet zorgvuldig mee omga? Ik denk dat we dat hier toch mogen zeggen en dat we daarover niet zo krampachtig moeten doen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Van Helvert** (CDA):
In ieder geval zien we dat meerdere partijen moeite hebben om te bekijken of daar iets zinvols uit komt. Daar wil ik het wel met de staatssecretaris en misschien ook met de minister over hebben. Hoe kun je nu van een gewoon bedrijf, bijvoorbeeld Veolia, Connexion, Arriva of Syntus, vragen om ideeën te opperen over hoe de monopolist NS — tot 2024 in ieder geval monopolist — beter kan presteren, zonder dat één van die partijen uitzicht heeft om daar ook zelf een opdracht uit te halen? Dan weet je van tevoren dat zij gaan zeggen dat wij niet van ze kunnen verlangen dat ze hun kennis, kunde en tijd daarvoor gaan inzetten. Daarom vraag ik het kabinet hoe die marktverkenning zinvol kan zijn. Uiteindelijk zullen we namelijk die ambitie van de Fyra wel moeten halen. Je ziet dat die ambitie eigenlijk steeds meer is bijgesteld in de hoop dat het de directie van de Nederlandse Spoorwegen wel lukt om dat te organiseren, iets wat tot op heden na vijftien jaar nog niet is gelukt. Daarop ziet de motie-De Rouwe die destijds is ingediend. Dit keer heeft mevrouw Van Veldhoven een motie voorbereid mede namens ons, waarin staat dat we de eerstkomende mogelijkheid dat we kunnen aanbesteden zullen

aangrijpen en dat we andere partijen mee laten kijken. Let wel, ik zeg het nogmaals, op de hsl. Het gaat niet over het hoofdrailnet, niet over de regionale netten; het gaat maar om één lijn en één trein: de hsl. Ik vraag het kabinet, hoe het daar tegenover staat.

De heer **Hoogland** (PvdA):
De heer Van Helvert zegt dat het maar over één lijn gaat, de hsl. Dat snap ik, maar die is op dit moment wel geïntegreerd in het hoofdrailnet. Hoe wil hij daarmee omgaan in het licht van zijn voorstel om die lijn aan te besteden?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Net zoals destijds het kabinet met PvdA en VVD, dat voorstelde om de lijn aan te besteden. Natuurlijk is dat niet gemakkelijk. Niemand hier zegt dat het gemakkelijk is. Spoorbusiness is ingewikkeld. Maar ik ben er niet voor om allemaal beren op de weg op te tuigen om te zorgen dat er geen verandering mag komen. Er kan aanbesteed worden. Een lijn kan aanbesteed worden. Het regionale spoor kan aanbesteed worden en op de meeste plekken gaat dat ook goed. We hebben ook een voorbeeld waar dat in Nederland niet goed is gegaan, maar een lijn die voorheen deel uitmaakte van het hoofdrailnet kun je aanbesteden. En hoe dat precies gaat, mijnheer Hoogland? Daar huren wij een minister en staatssecretaris voor in om dat samen met de Nederlandse spoorwegen en andere vervoerders te regelen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Het is altijd wel aardig om de consequenties te kunnen overzien als je een voorstel doet. Op dit moment zitten er een aantal verbindingen in die lijn met binnenlands vervoer, met Den Haag, Eindhoven, et cetera. Je knipt die lijn los en besteedt hem aan. Dat kan wel degelijk invloed hebben op reizigers. De heer Van Helvert moet zelf weten of hij op mijn vraag warm of koud blaast; het doel is alleen om een beetje inzicht te krijgen in wat zijn voorstel betekent. Dan kunnen we ook beoordelen of we daar voor of tegen zullen stemmen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan heb ik wellicht de vraag verkeerd begrepen. Ons voorstel is om dat natuurlijk pas te doen op het eerste moment dat het kan. Dat is vanaf 2025, wanneer de concessie afloopt. Dus dan moet er iets gebeuren. Dan moeten we iets veranderen. Daarom zeggen wij: doe dat in ieder geval bij de eerste juridische mogelijkheid. Als je dat overigens goed wilt regelen, moet je er wel zo langzaamaan mee beginnen. Als wij nu wachten met het nemen van een besluit over de vraag of wij iets gaan aanbesteden, zitten wij dadelijk weer net één, twee of drie jaar voor het einde van een termijn en dan zeggen we: o, het is wel erg dichtbij, laten we maar doorgaan op de ingeslagen weg. Daarom kiezen D66 en het CDA in ons voorstel voor het aanbesteden na 2024. Ik hoorde eerder dat de VVD zich daarbij kan aansluiten.

De heer **Smaling** (SP):
Ik ben toch nog zoekende naar de redenatie van de heer Van Helvert achter die duidelijk uitgesproken voorkeur voor het aanbesteden van die lijn. Nu ligt het volgende pakket voor: een kwartierdienst naar Rotterdam, elk halfuur gaat er een trein door naar Breda en er gaat er één per uur door naar België. De bedoeling is dat we in Breda ook nog een aantakking krijgen naar Eindhoven. Wij hebben voor heel veel geld machinisten opgeleid die op die lijn kunnen rijden. En dan snap ik niet, met de kennis over die aanbesteding van 2001, waarom deze voorkeur bij het CDA leeft.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De machinisten in Nederland zijn en blijven goed opgeleid. Als een lijn van het hoofdrailnet wordt overgenomen door een regionale vervoerder, dan wordt in bijna alle gevallen het personeel gewoon overgenomen. Volgens mij is dat zelfs verplicht. Kennis van goed opgeleide machinisten gaat dus niet verloren. Sterker nog, dat zou ik niet eens willen. Dat is niet het gevaar.

De heer **Smaling** (SP):
Er is natuurlijk al heel veel geld in gaan zitten. Er is heel zwaar geïnvesteerd in wat we de komende tijd allemaal willen gaan doen. Het lijkt me een goed pakket en redelijk haalbaar. Er zitten een hoop moeilijkheden aan die HSL-Zuid die niet toe te schrijven zijn aan de NS. Ik moet zeggen dat ik toch een beetje met een gevoel blijf zitten. Is het nog Limburgse kinnesinne over die kwestie van Abellio die de heer Van Helvert hier parten speelt? Ik kan anders niet goed zijn conclusie aanvoelen dat we nu per se weer die aanbestedingsfout — dat zeg ik met nadruk — moeten gaan maken die we in het verleden al gemaakt hebben. We hebben daar toch een bedrag van heb ik jou daar in dat bod van de NS neergelegd. Dat was zo absurd dat alle ellende die in het enquêterapport beschreven staat daar allemaal op terug te voeren is. Waarom gaan we dat nou toch weer opnieuw doen?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Aha, dat is de vraag: waarom gaan we het aanbesteden? Aanbesteden zou fout zijn. Dat is een andere vraag. Ik vind dat dat niet altijd fout is. Er wordt heel veel aanbesteed en er is heel vaak bij meerdere dingen marktwerking en niet overal. Het CDA is daar heel duidelijk in: het hoofdrailnet ligt bij de Nederlandse Spoorwegen. Wij zien geen enkele reden, als de Nederlandse Spoorwegen hun werk goed doen, om dat niet aan de Nederlandse Spoorwegen te gunnen. Bij de regionale vervoerders zien wij dat anders. Daar zijn wij voor marktwerking. Dat hebben wij bij de laatste wijziging van de Spoorwegwet ook duidelijk gezegd. Toen was ik volgens mij net Kamerlid. Toen hebben wij gezegd: bij de hsl zou je moeten kijken of andere partijen misschien een betere prestatie kunnen leveren dan de Nederlandse Spoorwegen. Ik verzin dat niet zomaar. Dat is omdat de Nederlandse Spoorwegen al vijftien jaar proberen daar een fatsoenlijke trein voor weinig geld te laten rijden en dat al vijftien jaar niet gelukt is. Dat kunnen we niet ontkennen. Voor die ene internationale lijn hebben wij de voorkeur om die vanaf 2024 aan te besteden. Ik zeg het volgende heel eerlijk. In het enquêterapport kunnen we lezen welk advies de enquêtecommissie geeft over hoe om te gaan met ordening. Maar als we goed kijken wat er op elke bladzijde gebeurd is, dan is het niet zozeer dat een aanbesteding an sich de schuld is. Dat is een soort stok om te slaan. Het is echter de attitude van een heel aantal men-

sen, bestuurders van de Nederlandse Spoorwegen en ook kabinetsleden, die niet goed is geweest.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan kun je structuren veranderen zoveel je wilt, maar we moeten elkaar aanspreken op de attitude. De manier van bluffen, die de directie van de Nederlandse Spoorwegen gebruikt heeft, kan gewoon niet. Ongeacht welke structuur er is, of de NS samen met ProRail is, los van ProRail is of onder het ministerie een bedrijf wordt, dat doe je niet. Dat is attitude.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voordat de interruptie kwam, wilde ik naar de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport. Die krijgt ook wel een veegje uit de pan van de enquêtecommissie. "Veegje" is een understatement. Ik heb een aantal van die verhoren gezien. Het verhoor van de directeur van de ILT vond ik schokkend. Het was eigenlijk bizar om te moeten constateren dat we een ILT hebben om onafhankelijk de veiligheid op het spoor in de gaten te houden en dat die toch goedkeuring gaf aan die treinen. De enquêtecommissie verbindt hieraan de conclusie dat de veiligheid van de treinen onvoldoende wordt gewaarborgd met het systeem van certificering en toelating. Het kabinet schreef hier als reactie op: het kabinet onderschrijft de conclusie van de enquêtecommissie dat de veiligheid voorop dient te staan. Het enquêterapport schrijft dat de veiligheid van de treinen onvoldoende gewaarborgd is met het huidige systeem van certificering en toelating. De reactie van het kabinet is: we onderschrijven de conclusie van de enquêtecommissie dat de veiligheid voorop dient te staan. Oké, dat is een conclusie die heel veel mensen trekken, denk ik. Maar onderschrijft het kabinet ook de opmerking van de enquêtecommissie dat het in het huidige systeem van certificering en toelating onvoldoende gewaarborgd is? Want dat is geen nuanceverschil maar een groot verschil. Het kabinet zegt in feite: wij onderschrijven dat en de ILT is ermee bezig, dus rustig aan, er wordt aan gewerkt. In Limburg zeggen ze dan: gene paniek. Ik vind dit iets te gemakkelijk, want het gaat hier wel om veiligheid. De eerste motie die ik als Kamerlid indiende, ging over de ILT en de wijze van controleren van de ILT. Wie controleert de ILT? Het CDA zou graag zien dat het kabinet met de ILT de Kamer informeert over hoe er gewerkt wordt, wat de stand van zaken is en waar wij uiteindelijk willen komen. Dat is op dit moment niet helder.

Ik kom op de positie van ProRail. Daar is het kabinet eigenlijk ook heel helder in: wij weten nog niet in welke vorm, maar ProRail komt dichter bij het ministerie of onder het ministerie. Voor een deel waardeer ik de inzet van de staatssecretaris dat zij ProRail makkelijk wil kunnen aanspreken. Wij hebben nogal wat discussies over ProRail gehad met de staatssecretaris, niet eens zozeer met deze als wel met de vorige. Wij hebben de staatssecretaris constant aangesproken in de zin van: doe nu eens wat, grijp daar nu eens in. Het was duidelijk dat het daar niet goed ging. De staatssecretaris heeft een aantal dingen gedaan. Allereerst kwam er een nieuwe directeur, overigens na enige discussie. Dit was hem, dit was een goeie, het kabinet wilde per se deze man. Toen hij kwam, wekte hij ook veel vertrouwen. Ik had er alle vertrouwen in en ik had geen enkele reden om daaraan te twijfelen. De prestaties van ProRail in het afgelopen jaar waren ook heel goed. Maar het kabinet haalt ProRail vervolgens toch onder het ministerie. Er wordt een heel goede directeur binnengehaald, maar een jaar later wordt hij hoofdambtenaar van een agentschap van het ministerie.

Dat vindt het CDA een heel rare move, maar eerst wil ik een compliment uitdelen aan het kabinet. Dat doe ik de laatste tijd wel vaker. Het kabinet wil vier scenario's voor de ordening van het spoor uitwerken. Dat vindt het CDA hartstikke goed. Goed, kabinet, dat jullie dat onderzoeken. Het was min of meer een opdracht van de enquêtecommissie. Het kabinet zegt daarop: dat gaan wij doen.

Maar daar past dus niet in dat ProRail nu alvast bij voorbaat onder het ministerie wordt geschoven. Dat vinden wij een heel rare move. Ons idee is: wacht eens even met een beslissing nemen over ProRail totdat die vier scenario's zijn uitgewerkt en wij daarover gesproken hebben. Als je ProRail nu al onder het ministerie veegt, wis je een of anderhalf scenario stiekem al uit. Staatssecretaris, wij begrijpen uw inspanningen, maar onderzoek nu eerst die scenario's en neem pas daarna een besluit over ProRail. Maak ProRail integraal onderdeel van de discussie over de ordening van het spoor. In dat licht stelde ik ook de vraag aan de heer Hoogland van de Partij van de Arbeid. Hij zei: in principe hebben wij sympathie voor het idee, maar als je vier scenario's gaat onderzoeken, moet je niet bij voorbaat een deel daarvan uitvoeren.

De **voorzitter**:
Voordat ik mevrouw De Boer het woord geef voor een interruptie, zeg ik dat ze echt kort moeten zijn. Dat geldt ook voor de antwoorden, mijnheer Van Helvert.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik hoor graag welke scenario's niet zouden kunnen als nu een beslissing over ProRail wordt genomen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb de scenario's niet bij mij, maar volgens mij is het scenario 1. Ik kom er dadelijk op terug.

Een verwijt van de enquêtecommissie luidt: de Kamer blaft, maar bijt niet door. Wij staan er nu weer bij. Wij kunnen nu weer beslissen wat wij gaan doen. Wij kunnen net als de VVD zeggen: wij hadden allemaal boter op ons hoofd, wij zijn allemaal stout geweest en wij doen verder niets. Dat lijkt mij niet de juiste benadering. Als wij dreigen echt op één willen zetten en een alternatief willen zien, dan is het na vijftien jaar proberen echt tijd voor meer ogen op de hogesnelheidslijn. Daarom zullen wij samen met D66 pleiten voor aanbesteding. Desnoods dienen wij daar een motie over in. Wij overwegen ook een motie over een goed overzicht van de ILT en een motie om geen uitspraak te doen over ProRail zolang de scenario's niet zijn uitgezocht.

Helemaal tot slot bedank ik de enquêtecommissie voor het vele werk dat zij heeft verricht.

De heer **Smaling** (SP):
Ik heb één korte vraag. Ik kwam ergens tegen dat de CDA-jongeren een motie hebben aangenomen om verdere liberalisering van het spoor te voorkomen. Verder heeft CDA-Europarlementariër Corien Wortmann een grote rol gespeeld bij het niet helemaal opknippen van het Europese spoornetwerk. Met welk CDA heb ik nu te maken?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Een pijnlijke vraag. Die krijgen we bijna nooit!

Het CDA is een volkspartij en elke veer in elke vleugel van de partij is mij even mooi en even lief. Dat geldt zeker voor het CDJA. Ik zeg de heer Smaling het volgende: het CDA is heel helder over de indeling van het spoor. Wij vinden dat het hoofdrailnet onderhands moet worden gegund aan de Nederlandse Spoorwegen. Als de Nederlandse Spoorwegen hun werk gewoon goed doen, hebben we geen enkele reden om iets te veranderen. Wij zijn verder voor openbare aanbesteding op het regionale spoor. Over de hsl zeggen wij: omdat het na vijftien jaar proberen nog steeds niet is gelukt, is het tijd voor andere ogen om te bekijken of het niet beter kan. Met dat CDA heeft de heer Smaling van doen, gisteren, vandaag en morgen.

De **voorzitter**:
Ik geef nu de heer Bruins het woord. Dat is in tegenstelling met de volgorde van de lijst, maar ik kan u zeggen dat het is gebeurd in goed overleg met de heer Madlener.

☐

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Voorzitter, dank aan de heer Madlener dat hij even van positie wilde wisselen.

De parlementaire enquête heeft pijnlijk in beeld gebracht hoeveel fouten er zijn gemaakt bij de besluitvorming over de aanleg van en het vervoer over de HSL-Zuid, de problemen met de Fyra en het dreigende faillissement van de HSA. De reiziger stond uiteindelijk letterlijk in de kou, zoals de enquêtecommissie het ook heeft verwoord in de titel van haar rapport. Voorgaande sprekers hebben al heel veel gezegd over de rol van de verschillende ministers en het falen van de NS en de inspectie. We moeten echter ook kijken naar onze rol als Kamer. De Tweede Kamer heeft in de woorden van de commissie vaak geblaft maar niet gebeten. Soms is er ook verkeerd gebeten. Zo wilde nog niet zo lang geleden een Kamermeerderheid de Beneluxtrein terug, maar deze moest dan wel langs Den Haag rijden. Vandaag moeten we concluderen dat dat niet verstandig is, zowel gezien de vervoersvraag als gezien de exploitatiekosten en de ongewenste effecten op de dienstregeling van het hoofdrailnet.

Als nieuw Kamerlid op dit dossier wil ik vandaag vooral vooruitkijken. Hoe krijgen we zo snel mogelijk een goed treinproduct voor de reiziger? De reiziger moet volgens de ChristenUnie vooropstaan, maar ik begin met een aantal vragen over het door de staatssecretaris gekozen proces.

Zorgvuldigheid is prima, maar moet dat met een marktverkenning? Het klinkt stoer om na te gaan of andere vervoerders betere prestaties op de hsl kunnen realiseren, maar dat doe je toch alleen als je echt wilt gaan aanbesteden? Ik vraag mij af of partijen als Arriva in zo'n verkenning het achterste van hun tong zullen laten zien, want slimmigheden en kennis zullen ze willen bewaren voor een echte aanbesteding. Dan valt er immers geld mee te verdienen. Wat gebeurt er als de NS de suboptimale verbetervoorstellen overneemt en het zelf blijft doen? Dan hebben we nog niet het optimale product. Aan de andere kant zal de bal al snel bij de NS komen te liggen als de marktpartijen te hoog inzetten en de NS er met hen niet uitkomt. Kortom, dit plan wordt nog knap lastig voor de onafhankelijke partij die de marktverkenning moet gaan doen.

Dan het plotselinge besluit om ProRail anders te organiseren. De ChristenUnie heeft als een van de eersten geroepen dat ProRail, zoals ook Rijkswaterstaat, dichter bij het ministerie moet komen te staan. Maar waarom op dit moment dit voorstel? De nieuwe topman is immers op dit moment hard bezig om de bezem door de organisatie te halen. Het aandeel van ProRail in het Fyra-debacle is verder minimaal. Aanleg en beheer van de hsl lag en ligt bij Infraspeed. Waarom zouden we Infraspeed niet integreren in ProRail, zodat er weer één beheerder is, net als Keyrail voor de Betuweroute ook geïntegreerd is in ProRail? Dat was op dit moment een veel logischer voorstel geweest.

Ook als ProRail een publieke organisatievorm krijgt, is er nog steeds goede aansturing door het ministerie nodig met kennis van zaken. En juist over dat element maak ik mij zorgen. De analyse van de toezichtrelaties wijst immers op hiaten in de aansturing door het ministerie en ik vrees dat dat ook geldt voor de aansturing van de NS. Beginnen wij dus wel aan de goede kant met de discussie? De staatssecretaris gaat nog onderzoek doen naar de toekomstige ordening op het spoor, waarbij alle opties openliggen, tot zelfs samenvoegen van NS met ProRail aan toe. Met een andere organisatievorm van ProRail moeten wij hierop niet vooruitlopen, vindt de ChristenUnie. Welke keuze wij ook maken, de reiziger moet centraal staan. Dat element mis ik in het verhaal over ProRail van de staatssecretaris.

Zo kom ik vanzelf weer bij de hsl. Voor de ChristenUnie staat centraal dat de reiziger een goed product moet krijgen op de hsl. Vanuit dat perspectief moet ik helaas concluderen dat het huidige voorstel onvoldoende is; daar is geen marktverkenning voor nodig. NS mag de komende jaren de Benelux-trein samenvoegen met de Intercity direct naar Rotterdam. NS bespaart dus fors dienstregelinguren, zo'n zestien uur per dag per richting, waar geen extra treindiensten tegenover komen te staan, maar wel extra inkomsten en lagere kosten. De staatssecretaris wil deze winst afromen om de tegenvaller van 50 miljoen voor windschermen op de brug over het Hollandsch Diep op te vangen. Dat vindt de ChristenUnie de omgekeerde wereld. Zo betaalt de reiziger voor de fouten in het ontwerp van een brug en krijgt de reiziger er minder treinen voor terug.

Feit is dat de dienstregeling in 2018 weliswaar beter is dan die van 2016, maar nog steeds niet in lijn met het oorspronkelijke aanbod van 2001, met name bij de verbindingen over de grens. Wat wil de reiziger? De reiziger wil net zo makkelijk van Amsterdam naar Brussel als hij nu al van Amsterdam naar Groningen kan. Dat betekent: een eerlijke prijs, snel en frequent. Aan geen van deze drie eisen voldoet

het plan van de staatssecretaris. Allereerst moet naar onze mening de toeslag van de hsl definitief worden geschrapt. De hsl is nu gewoon onderdeel van het hoofdrailnet. De toeslag is klantonvriendelijk, en ook vanuit het perspectief van de reistijd niet te rechtvaardigen. Dat is nummer één: een eerlijke prijs. Ten tweede: snel. Wij moeten kiezen voor de snelste route en snel materieel. Op het punt van het materieel is de kabinetsreactie gewoon onduidelijk. Graag krijg ik een bevestiging van de staatssecretaris dat het nieuwe materieel vanaf 2021 niet alleen naar Breda rijdt maar ook naar Brussel. Ten derde: frequent. Er moet één keer per twee uur een intercity Amsterdam-Brussel rijden, zonder reservering. Dat is wat de reiziger wil in een Europa zonder grenzen, en dat is het publieke belang waarvoor de staatssecretaris moet strijden. Als dat betekent dat de dure Thalys-treinen, waarvoor je ook nog moet reserveren, iets minder vaak gaan rijden, dan zij dat zo. Het langeafstandsvervoer is immers een open markt. Ik noem nog een paar details, voorzitter. Als het gaat om de snelste route: sla op de route naar Brussel niet alleen Den Haag over, maar wat ons betreft ook Breda, Noorderkempen en voor de helft van de treinen ook Zaventem. Dat scheelt nog eens meer dan een halfuur, simpel te realiseren.

Tot slot kom ik op de integratie van de hsl met het hoofdrailnet. Nu er een marktverkenning komt, liggen er enorme kansen voor reizigersgroei. Het is mooi dat er snelle treinen gaan rijden over de hsl Den Haag-Eindhoven, maar in het verleden zijn onder meer door NS nog veel meer mooie verbindingen over de hsl genoemd, zoals naar Almere, Vlissingen en ook tussen Antwerpen en, naar het oosten toe, Eindhoven. Hoe staat het met die mooie plannen? Wij gaan toch niet wachten tot 2025 om dit soort prachtige kansen voor snelle verbindingen te grijpen?

De **voorzitter**:
De heer Madlener had nog een vraag aan u, mijnheer Bruins.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik stel een vraag over de eerlijke prijs. De werkelijkheid op het spoor is natuurlijk deze: als je de werkelijke ticketprijs zou moeten rekenen, stapt niemand meer in de trein. Als je een heel lage ticketprijs rekent, zal de belastingbetaler via een omweg die kosten gaan betalen. Bedoelt de heer Bruins nu eerlijk voor de treinreiziger of eerlijk voor de belastingbetaler? Wat is nu eerlijk?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik dank de heer Madlener voor deze vraag en voor de kans om dit te verduidelijken. Met eerlijk bedoel ik de prijs in vergelijking met de rest van het hoofdrailnet. De toeslag is er op dit moment alleen nog tussen Schiphol en Rotterdam, en ik vind het niet te verdedigen dat die toeslag wordt gehandhaafd als de huidige toeslagvrije Benelux-trein wordt samengevoegd met de IC direct Amsterdam-Rotterdam, waarvoor nu wel toeslag geldt. De toeslag is ook niet te verdedigen gezien het feit dat er de komende jaren met materiaal wordt gereden voor 160 km/u. Dat is maar een heel klein verschil met het reguliere materieel van 140 km/u. Bovendien komt het overgrote deel van de reistijdswinst niet door de hogere snelheid van een hsl, maar doordat je een veel korter traject reist door de tunnel onder het Groene Hart door. Dan is het gewoon deel van het hoofdrailnet en behoort het een vergelijkbare prijs te krijgen. Het betalen van een toeslag is dan een hindernis voor reizigers. Voor het gevoel van iedere reiziger moet het een gewone trein zijn; dat is mijn bedoeling.

De heer **Madlener** (PVV):
Maar die gewone trein rijdt wel over heel bijzondere infrastructuur, die aangelegd is voor 7 miljard en bedoeld is voor 300 km/u en voor heel dure treinen. Als je dan de prijs van een gewoon treinkaartje zou rekenen, legt de belastingbetaler natuurlijk de rest bij. Vindt de heer Bruins dat er voor een normaal treinkaartje met 300 km/u naar Brussel gereden moet worden? Of zegt hij dat de consequentie van zijn woorden is dat die treinen dan iets minder hard kunnen rijden?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik vind dat een normale trein een normale prijs behoort te hebben. Zolang er niet hard wordt gereden, kun je ook geen toeslag vragen. Bovendien is het plan zodanig dat er in feite minder dienstverlening is. Er wordt dus ook geld bespaard. Dat zou terug kunnen komen in de prijs, zodat er niet te veel bij de belastingbetaler komt te liggen.

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Ik wil even terugkijken. Ik zit inmiddels al best lang in de politiek. In de jaren negentig begon ik mij ervoor te interesseren. Als je dit dossier goed bekijkt, kom je helemaal terug tot in 1996. Dat was de tijd waarin de Europese eenwording en het Europese project natuurlijk in de volle versnelling gingen na het Verdrag van Maastricht. Het paarse kabinet-Kok besloot tot de aanleg van de hogesnelheidslijn. Ik kan me herinneren dat dat een enorme prestigekwestie was; Nederland moest worden aangesloten op dat nieuwe hsl-netwerk met de Franse Thalys. Het zou een soort Europees netwerk worden. We zouden niet langer met het vliegtuig gaan, maar met de trein. Dat was het idee. Ik kan me zelfs nog kaartjes herinneren van Nederland met en zonder die trein. Zonder leek het net alsof Nederland niet meer meedeed in Europa. Dat was pure bangmakerij.

De verwachtingen waren dus gigantisch hoog gespannen. Die trein moest 300 km/u rijden en alles werd uit de kast gehaald, miljarden, om dat technisch mogelijk te maken. Inmiddels kunnen we concluderen dat het plan om met 300 km/u heel frequent en voor een eerlijke prijs per trein te reizen, eigenlijk niet haalbaar is gebleken. Het is dus in de jaren negentig een fout geweest om ertoe te besluiten. Dat kun je ook zeggen van het andere project uit die tijd, de euro. We dachten allemaal daar welvaart aan te gaan ontlenen. De meeste mensen vonden het geweldig. Ook de massa-immigratie uit de jaren negentig werd door veel mensen beschouwd als een enorme verrijking voor onze samenleving. De werkelijkheid is helaas anders. Morgen hebben we misschien de brexit, die toch ook symbool staat voor de fouten uit de jaren negentig, net als dit project.

De politieke elite van die jaren heeft grote problemen veroorzaakt. Pim Fortuijn kon toen dan ook beginnen aan zijn boek De puinhopen van acht jaar paars. Dit debat staat dus symbool voor de megalomane blunders uit die tijd. De verantwoordelijke politici uit die tijd zitten nog steeds op

tal van plekken in onze samenleving: in raden van bestuur, als burgemeester, commissaris en in heel veel adviescommissies. Van Aartsen, Kok, Zalm: allemaal zijn ze nog dagelijks op tv en allemaal hebben ze nog een heel groot deel van de macht in Nederland in handen. En wie is nu de baas van NS geworden? Roger van Boxtel. Die man ziet nog paarser dan het jurkje van mevrouw Van Veldhoven.

De **voorzitter**:
Dat is niet aardig, mijnheer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):
Het is natuurlijk symbolisch bedoeld, voorzitter.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik kan natuurlijk niet voor de heer Van Boxtel spreken, maar wellicht beschouwt hij het als een compliment.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben bang dat de heer Van Boxtel het inderdaad als een compliment zal beschouwen. Of het zo bedoeld is, laat ik maar in het midden, anders krijg ik ruzie met de voorzitter.

Voorzitter. Het is natuurlijk een faalproject. Ik ben bang dat we ons erbij neer moeten leggen dat de ambitie van die tijd gewoon te hoog gesteld was. Het is niet haalbaar om heel hoogfrequent heel snelle treinen voor een heel lage prijs te laten rijden. En dat wisten we al; de SP wist het al; de PVV wist het al. We hebben er altijd voor gewaarschuwd dat die trein en die infrastructuur onbetaalbaar zouden worden. Als je de werkelijke prijs rekent, reist niemand meer met die trein, omdat niemand het kan betalen. Dat is de realiteit, en die realiteit heeft indirect geleid tot alle problemen. Er werd te veel geld geboden en de verliezen werden eigenlijk een beetje verstopt in de begroting van I en M en van de aandeelhouder. Om die reden zitten hier nu ook twee bewindslieden: de aandeelhouder en de verantwoordelijke concessieverlener. Ik kon even niet op de juiste term komen, maar mevrouw Dijksma gelukkig wel.

Daarnaast is er sprake geweest van zwalkbeleid; daar hebben veel fracties al aan gerefereerd. Ik hoorde net dat het Europees aanbesteden niet verplicht was, maar dat was volgens de opvatting in die tijd wel degelijk de toekomst. Er lag heel veel druk op de paarse kabinetten om ons spoor in de volle versnelling te splitsen en aan te besteden, want volgens de heersende opvatting zou dat de toekomst zijn. Maar de Duitsers en de Fransen dachten daar heel anders over en gingen dwarsliggen. Inmiddels is er sprake van een heel andere realiteit en zit Nederland met de brokken.

We hebben ook geleerd dat het spoor geen echte markt is, want er is slechts sprake van een heel beperkt aantal spelers. Dat zijn over het algemeen staatsbedrijven en daar kun je niet mee concurreren. Je kunt de NS niet laten concurreren met Franse staatsbedrijven, want dat is natuurlijk vragen om moeilijkheden.

Ik kom op de wijze waarop het spoor georganiseerd is en op de vraag wie daar verantwoordelijk voor is. In 2006 kwam ik in de Kamer en toen zat Tineke Huizinga-Heringa in vak-K. Er werden toen al elke keer debatten gevoerd en elke keer hoorden we: ik ga er niet over. De Kamer wilde het constant hebben over de problemen die zij zag en over haar wensen en eisen, maar het was heel onduidelijk wie daar precies over ging en wie er verantwoordelijk was voor die problemen. Deze enquête heeft haarfijn aangetoond dat eigenlijk iedereen, inclusief deze Kamer, een beetje verantwoordelijk was en dat betekent dat er eigenlijk niemand verantwoordelijk was.

De structuur is veel te ingewikkeld. De structuur van vandaag de dag is een beetje een poldermodel. We hebben niet alleen te maken met deze twee bewindslieden, maar ook met ProRail en de NS, die beide een eigen directie en een eigen raad van commissarissen hebben, en met Infraspeed, die ook een eigen directie en, ik neem aan, ook een eigen raad van commissarissen heeft. Maar er zijn nog meer spelers in dit verhaal: het ministerie van I en M, de ILT, de aandeelhouder Dijsselbloem, Rijkswaterstaat en de aandeelhouder van Infraspeed. Ik moest even opzoeken wat Infraspeed nu eigenlijk is. Op Wikipedia staat dat Infraspeed een soort railinfrastructuurbeheerder van de HSL-Zuid is. Het staat er echt: "Een soort railinfrastructuurbeheerder". Het is het grootste publiek-private samenwerkingscontract dat de overheid ooit heeft ondertekend. Het bestaat uit bedrijven als de Koninklijke BAM Groep, Siemens, Rabobank en ING. De onderbouw is aangelegd door Rijkswaterstaat, de bovenbouw valt onder de verantwoordelijkheid van Infraspeed en de railverkeersleiding is in handen van ProRail. Kortom: het is zeer ingewikkeld, en ik begrijp het niet meer. Bovenop dit alles is er nog een dagelijks bestuur, de Tweede Kamer, dat bij ieder detail weer in de microfoon klimt om te zeggen dat het allemaal weer anders moet. Op die manier kun je natuurlijk niet één landelijk spoor beheren. Deze bestuurlijke spaghetti heeft voor de chaos op het spoor gezorgd, en om die reden pleiten wij voor een versimpeling van de hele structuur.

De staatssecretaris wil van één speler, ProRail, een zbo maken, maar die stap vind ik eigenlijk onvoldoende. Het is een stap in de goede richting, maar het is niet voldoende om die hele bestuurlijke spaghetti weer terug te brengen tot een overzichtelijk bedrijf waarin er weer verantwoordelijkheid wordt gevoeld. Ik ben bang dat de problemen door deze ene stap niet verdwijnen, en dat we straks nog steeds moeten horen dat het niet onze verantwoordelijkheid is, maar die van de NS, of dat het komt door een kapotte bovenleiding of een vastzittende wissel, die op hun beurt weer de verantwoordelijkheid zijn van iemand anders. Zo blijven we natuurlijk voorttobben, en daarom wil ik er weer voor pleiten — zoals wij al heel lang doen — om NS en ProRail terug te brengen tot één holding of één bedrijf onder directe verantwoordelijkheid, zodat we weer duidelijkheid hebben over de vraag wie verantwoordelijk is voor de problemen en wie zich daar ook verantwoordelijk voor voelt.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat vind ik een ontzettend goed idee van de heer Madlener. Helaas zijn niet alle structuren even simpel als de PVV, waar één iemand voor alles verantwoordelijk is. Ook als je NS en ProRail zou samenvoegen, waar wij voor zijn, houd je heel veel van de partijen die de heer Madlener net opnoemde. Zelfs als wij die stap zouden zetten, is zijn probleem dus niet opgelost. Waarom zet hij niet met ons die eerste stap in de goede richting? Ik snap dat het hem te langzaam gaat, maar de problemen die hij benoemt, blijven ook bestaan als wij doen wat hij nu voorstelt.

De heer **Madlener** (PVV):
Misschien is mijn partij, de PVV, wel een goed voorbeeld. Wij hebben inderdaad heel veel succes in ons democratisch bestel doordat wij een heel goede aansturing hebben. Wij hebben duidelijke verantwoordelijkheden. Misschien is dat inderdaad wel een goed voorbeeld van hoe het moet!

De heer **Hoogland** (PvdA):
Hier kan ik natuurlijk niks tegen inbrengen. Ik stel voor dat we de NS en ProRail bij de PVV onderbrengen. Dan valt het allemaal onder de leiding van die ene man en komt het helemaal goed!

Maar alle gekheid op een stokje, dit kan natuurlijk de stap in de goede richting zijn. De vraag is dan waarom u niet meedoet. Is dat alleen om "teuge" te kunnen zijn? Het probleem dat u noemt, namelijk dat er om het spoor heen nog een aantal partijen zitten die het complex maken, blijft namelijk ook bestaan als je NS en ProRail samenvoegt. Wij zetten nu een stap in de goede richting door ProRail bij het ministerie te voegen. Met een samenvoeging van NS en ProRail lossen we ook niet alle problemen die u genoemd hebt op. Waarom doet u niet gewoon mee?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik dacht dat we juist meededen door te pleiten voor de goede richting, namelijk het versimpelen van die hele managementstructuur en het schrappen van heel veel managementlagen. In die zin denken wij mee, maar dan moet je de stap wel volledig zetten. Het huidige voorstel om alleen ProRail, die ene speler, een klein beetje te veranderen qua organisatiestructuur, is gewoon een te kleine stap. Het verschil tussen een zbo en de huidige structuur van ProRail is nou ook weer niet zo groot. Wij willen doorpakken. Wij willen echt naar een heel nieuwe structuur. Er wordt een marktverkenning gedaan en daarin is het onderzoek naar die structuur ook opgenomen. Daar ben ik blij mee, maar ik ben alleen bang dat die marktverkenning niet volledig recht zal doen aan deze mogelijkheid. Het ligt er een beetje aan wie je vraagt. Je kunt dit natuurlijk op verschillende manieren doen. Welk bureau gaat dit uitzoeken? Het heeft allemaal zijn voor- en nadelen. Ik wil dus graag verduidelijking wie die marktverkenning gaat doen. En krijgt het pleidooi om de overstap naar een holdingstructuur te maken ook een eerlijke kans? Misschien moet een buitenlands onderzoeksbureau het wel uitzoeken, een Duits bureau bijvoorbeeld, of iemand anders die daar ervaring mee heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat het allemaal zijn voor- en nadelen heeft, zijn wij waarschijnlijk helemaal met elkaar eens, maar is het voorstel van de PVV nou om alles te hernationaliseren en samen te voegen? Hoeveel jaar dacht de heer Madlener daarvoor uit te trekken? En op welk moment denkt de heer Madlener bijvoorbeeld dat de reiziger inderdaad sneller van Amsterdam naar Brussel kan?

De heer **Madlener** (PVV):
Alles samenvoegen en terug onder nationale verantwoordelijkheid brengen is inderdaad de weg. Hoelang dat gaat duren, zal moeten blijken. Daarnaar wordt nu een verkenning gedaan. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten! Het zal niet morgen geregeld zijn, maar als wij wel met elkaar eens zijn dat dit de weg is, hebben wij in ieder geval de goede richting te pakken. Dan zullen wij horen wanneer dat uitgevoerd kan worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb heel teleurstellend nieuws: de marktverkenning die uitgevoerd wordt, gaat niet over een totale nationalisering van alles wat met ons spoor te maken heeft. Die gaat echt ergens anders over; mevrouw Van Veldhoven zal daarover vast ook iets vragen. Stelt de PVV voor om deze bewindspersonen nu te vragen om een compleet plan voor een totale nationalisatie van ons hele spoor uit te werken?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb al jarenlang betoogd dat wij zijn voor het terugbrengen van ProRail en NS in één bedrijf. Een holding zou kunnen of op een andere manier, maar dat is techniek. Daar staan wij voor. In die zin zijn wij het eens met de SP dat dat de lijn moet zijn. Je kunt zeggen dat het tot een zbo maken van ProRail een stapje is in die richting, maar je pakt dan niet echt door. Maar goed, ik neem aan dat dit scenario wordt opgenomen in het onderzoek dat nu plaatsvindt. De ChristenUnie bracht net in dat Infraspeed daarin moet worden opgenomen, maar ik ben bang dat dat nog niet kan. Met dat bedrijf is al 25 jaar lang een afspraak gemaakt, maar ik hoor graag of ook Infraspeed kan worden opgenomen. Dat zou goed zijn, maar ik ben bang dat dat op dit moment onmogelijk is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het is misschien goed om de marktverkenning en de verkenning van verschillende scenario's uit elkaar te houden. Marktverkenning gaat over de vraag hoe we binnen de bestaande situatie kunnen komen tot betere prestaties. Je kunt bijvoorbeeld een andere vervoerder een rol geven. Aan de andere kant is er de discussie over het ontwikkelen van scenario's over toekomstige ordening op het spoor. Ik heb het idee dat de heer Madlener het over het tweede had toen hij het woord "marktverkenning" noemde. Heeft de heer Madlener wel behoefte aan die scenario's, of wil hij maar één scenario, namelijk zijn plan? Wil hij dat zijn plan vooropstaat, of moet de reiziger vooropstaan? In dat geval zou je verschillende scenario's moeten uitwerken om te bepalen welk scenario het beste is.

De heer **Madlener** (PVV):
Verschillende scenario's sluit ik zeker niet uit. Er leiden meerdere wegen naar Rome en ieder scenario heeft zijn eigen voor- en nadelen. Uiteindelijk zal het een politieke keuze blijken, ben ik bang. Maar goed, wij hebben onze voorkeur op voorhand uitgesproken en ik wil dat dat scenario op een serieuze manier wordt bekeken. In andere landen is dit namelijk op deze manier georganiseerd. Ik wil de voor- en nadelen naast elkaar gezet hebben, toegewerkt naar de Nederlandse situatie. Dat is dan ook mijn vraag: krijgt dit scenario een serieuze kans en is het bureau dat dit onderzoek gaat doen ook echt in staat om dat objectief te onderzoeken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
We willen natuurlijk allemaal dat scenario's serieus worden onderzocht. Het verbaast mij een beetje dat de PVV daarvoor meteen een buitenlands bureau wil invliegen. Ik heb in mijn eerste termijn voorgesteld om de ACM, onze eigen toezichthouder, te vragen een onafhankelijk advies te geven over de scenario's. Steunt de heer Madlener het idee om de ACM een advies over de scenario's te laten uitbrengen?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik vind het heel moeilijk om dat te beoordelen. Er zijn niet zo gek veel bureaus die dit kunnen onderzoeken en daar zitten altijd wel wat voorkeuren bij. Ik wil echt een objectief onderzoek en Nederland is in dit opzicht toch echt een klein land. Ik kan de vraag of de ACM hiervoor de aangewezen partij is niet goed beantwoorden en wil deze vraag bij het kabinet leggen.

De **voorzitter**:
Dat is niet wat u bedoelt, mevrouw Van Veldhoven?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Niet in plaats van, maar het is een vraag aan de ACM om een advies uit te brengen over de scenario's die zijn uitgebracht. Zo krijg je een tweede onafhankelijke toets op wat er aan de Kamer wordt voorgelegd.

De **voorzitter**:
U moet erover nadenken, zie ik.

De heer **Madlener** (PVV):
Of de ACM ons kan adviseren of het onderzoek juist wordt uitgevoerd, dat is ongeveer de vraag. Als de ACM daar tijd voor heeft, wil ik het onderzoek best lezen, maar om nu een onderzoek te doen naar een onderzoek lijkt mij ook weer erg omslachtig. Er moet onderzoek komen en dit scenario moet een heel eerlijke kans krijgen. Dat zullen wij eerst afwachten om daarna een conclusie te trekken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Een vraag aan de heer Madlener. Kan hij de oproep ondersteunen die ik namens het CDA heb gedaan om voorlopig geen uitspraak te doen over de rol van ProRail totdat de scenario's zijn onderzocht? Je kunt dan alsnog de vrijheid nemen er iets mee te doen.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat klinkt heel logisch. Als je een onderzoek doet naar die ordening en als je bereid bent om naar aanleiding van dat onderzoek wellicht een heel drastische stap te nemen, dan is het vreemd om voorafgaand aan dat onderzoek heel kleine stappen te nemen. Het was ook vreemd om de NS de concessie voor de hsl te gunnen op het moment dat werd onderzocht hoe de NS dat heeft uitgevoerd. Dat was ook niet juist. Ik snap wat de heer Van Helvert zegt. Ik heb dezelfde vraag als de heer Van Helvert: is het handig om nu zo'n stap te nemen nog voordat dat onderzoek is uitgevoerd? Misschien leidt die stap helemaal niet tot definitieve zaken, maar is het gewoon een stap in die richting. Ik leg de vraag graag neer bij de staatssecretaris.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan begrijp ik dat, ook als we straks misschien anders denken over een eventuele inhoudelijke uitkomst, we het over de procedure daartoe eventueel eens kunnen worden.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is juist, afhankelijk van het antwoord van de staatssecretaris.

Je moet keuzes maken, maar op het goede moment. De vraag is of dit het goede moment is om die stap te zetten, zoals het ook de vraag is of dit het goede moment is om te zeggen dat de NS de concessie voor de hsl weer verliest in 2025. Ik ben van mening dat het nu niet het goede moment is om met moties te zwaaien dat concessie voor de hsl in 2025 weer aanbesteed moet worden. Dat is nog zover weg, nog ruim acht jaar. Ik zou dat toch nog even willen afwachten.

Ten slotte dank ik ook de enquêtecommissie ...

De **voorzitter**:
U was bezig met afronden? Oké, dan geef ik mevrouw Van Veldhoven eerst het woord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dan kan de heer Madlener daarna de enquêtecommissie uitgebreid bedanken. Dat is wel zo netjes.

Kan de heer Madlener een inschatting maken hoelang het duurt om zo'n aanbesteding voor te bereiden en uit te voeren?

De heer **Madlener** (PVV):
Dat zal best een paar jaar kunnen duren. Ik wil er wel op wijzen dat de NS materieel heeft besteld, mensen heeft opgeleid en er nu helemaal op ingesteld is om een aanbod te doen waarvan de Kamer 100% op de hoogte was toen ze besloot om de concessie aan de NS te gunnen. Ik vind het niet correct richting de NS om pal na dat moment te zeggen dat de NS de concessie weer kan kwijtraken in 2025 of dat die weer aanbesteed moet worden. Laat de NS er eerst voor zorgen dat haar aanbod een succes wordt. Er is nog heel veel te bereiken, want de betrouwbaarheid is nog ver te zoeken. Ik vind dit niet het moment om zo'n motie in stemming te brengen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Madlener hield net een heel betoog, zowel bij mijn inbreng als bij die van het CDA, dat het toch de PVV was die de hsl graag wilde aanbesteden en dat de PVV daar toch voor staat. Nu legt de heer Madlener, acht jaar voordat we voor een nieuw besluit staan, het hoofd in de schoot en zegt hij eigenlijk: de NS heeft treinen gekocht, dus we kunnen het nu niet meer maken om ze in 2025 opnieuw aan een aanbesteding mee te laten doen, dat kan niet. Als je zo'n aanbesteding wilt doen, moet je er tijdig mee beginnen

en niet pas over acht jaar. Legt de heer Madlener hier nu het hoofd in de schoot en zegt hij: oké, het is gewoon voor de NS? Dat zegt hij eigenlijk als hij niet op tijd met een aanbesteding wil beginnen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zeg inderdaad dat de NS anderhalf jaar geleden de concessie heeft gekregen om de hsl de komende tien jaar te kunnen exploiteren, dat de NS daarvoor een aanbod heeft gedaan waarvan de Kamer op de hoogte was en dat de NS treinen heeft besteld. Dan vind ik het inderdaad vreemd om kort na dat moment te zeggen: NS, in 2025 pakken we het u weer af. Die treinen worden geleverd in 2020. Die zijn dan net vijf jaar op de rails. Ik vind het vreemd om dan op voorhand te zeggen dat de NS de concessie weer kwijtraakt. Laten we afwachten wat er tegen die tijd staat. Misschien zijn we wel heel tevreden over de NS als staatsbedrijf, samen met ProRail, en willen we het zo houden. Ik vind het inderdaad absoluut ontijdig om dit dreigement boven het hoofd van de NS te laten hangen. Ik zal die motie dan ook zeer ontraden aan mijn fractie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Aanbesteden wil niet zeggen dat de NS niet meer mag meedoen. De Nederlandse Spoorwegen kunnen natuurlijk ook meedoen aan een aanbesteding van de hsl. Als er treinen gekocht zijn, wil dat niet zeggen dat ze daarna weggegooid moeten worden. Misschien worden ze wel overgenomen of zet de NS ze op een ander traject in. Dat is het punt niet. Het punt is wel — ik vraag de heer Madlener om daarop te reflecteren — dat je, als je wilt aanbesteden, toch een termijn van pak 'm beet vijf jaar nodig hebt. De aanbesteding zelf loopt ook meestal meer dan een jaar, dus zeg twee jaar. Dus als we na 2024 een goede nieuwe trein willen hebben, zullen we toch binnenkort moeten beginnen. Zie ik dat verkeerd en, zo ja, op welk ander moment zou de PVV ermee willen beginnen?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik kan me niet voorstellen dat je acht jaar van tevoren al moet zeggen dat je gaat aanbesteden. Ik geloof dat dat niet het geval is. Ik denk dat je dat ook een paar jaar van tevoren kunt aangeven. Daarbij is de kritiek van de enquêtecommissie juist dat de Kamer zwalkt, dat het beleid niet consistent is. En wat doet de Kamer? Anderhalf nadat zij de concessie aan de NS heeft gegeven, komt er een motie: NS, in 2025 raken jullie haar weer kwijt, potentieel, dan wordt het opnieuw aanbesteed. De concessie loopt in 2025 af. Het is normaal dat je van tevoren gaat nadenken over de vraag hoe je verder gaat, maar dat hoeft niet nu. Dat kan ook over een aantal jaar. Ik denk dat acht jaar van tevoren echt iets te ver is en alleen maar tot onrust leidt bij de NS. Ik vind het gewoon nu niet tijdig en toen we de keuze hadden, was u niet thuis.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Nu is de heer Madlener totaal niet consistent. Of je zegt: ik leg het hoofd in de schoot, want de NS koopt nu treinen en die moeten na 2025 op dezelfde manier kunnen blijven rijden. Als dat het standpunt van de PVV is, is zij totaal geswitcht ten opzichte van de motie die zij heeft ingediend en waar de heer Madlener zonet zo op tamboereerde. Dat mag. Dan heb je gewoon je positie gewijzigd. Dan leg je hoofd in de schoot en zeg je: de NS mag het blijven doen na 2025. Als je de mogelijkheid open wilt houden om de reizigers iets beters te bieden na 2025, moet je tijdig beginnen. Dan kan de NS gewoon meedoen, zoals de heer Van Helvert net zei.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Wil de heer Madlener nu het hoofd in de schoot leggen en zegt hij dat de NS gewoon twintig jaar mag blijven rijden of zegt hij dat we in 2025 opnieuw gaan kijken? Dan moet je namelijk op enig moment beginnen.

De **voorzitter**:
Deze vraag is net al gesteld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Er is gewoon geen eenduidig antwoord van de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):
Dit is gewoon een werkelijkheid creëren die er helemaal niet is. Het is gewoon logisch. In 2025 loopt de concessie af. Voor die tijd zullen we dus moeten nadenken over de vraag hoe we verder gaan: gaan we NS onderhands gunnen of gaan we aanbesteden en, zo ja, wat gaan we dan aanbesteden? Natuurlijk, daar zullen we over na moeten denken tegen 2025. Maar om nu 2017, net nadat de NS die concessie heeft gekregen, al vast te leggen dat we dat gaan aanbesteden, vind ik gewoon te vroeg. Laten we eerst kijken hoe de NS het de komende jaren gaat doen en laten we dan de keuze maken om aan te besteden of onderhands te gunnen en, zo ja, op welke wijze: met regionale lijnen of zonder regionale lijnen. Er wordt nota bene een onderzoek naar gedaan. Dan gaan we hier toch niet met moties strooien om ons nu al vast te leggen op de aanbesteding van deze lijn? Dat is toch waanzin?

De **voorzitter**:
Afrondend, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het gaat alleen over de hsl. De NS heeft de concessie op de hsl gekregen door echt een spel te spelen waarbij zij misbruik heeft gemaakt van een monopoliepositie die zij had in de wetenschap dat het toch vestzak-broekzak was met de Staat. Dat staat in het rapport. Vindt de PVV het nu eigenlijk prima dat het zo is gelopen?

De heer **Madlener** (PVV):
Laten we even wel zijn: van wie heeft de NS die concessie gekregen? Van u! Toen ik die motie indiende, zei u: nee hoor, zij moet naar de NS. U hebt die motie niet eens gesteund.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Maar u vindt het achteraf toch goed.

De heer **Madlener** (PVV):
En nu, anderhalf jaar later, zegt u: ja, dat kan toch niet! U had toen de beslissing moeten nemen. Als je het eenmaal aan de NS hebt gegund, moet je ook eerlijk zijn en zeggen dat de NS eerst moet laten zien dat zij het waard is dat we tegen die tijd gaan kijken of ze hiermee door mag gaan of niet en of we gaan aanbesteden of niet. Daar ga ik nu geen uitspraak over doen. Ik vind het echt ontijdig en een beetje goedkope politiek bedrijven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat is niet consistent.

De **voorzitter**:
Gaat u verder, mijnheer Madlener. U was bezig met uw afronding.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zou het heel consistent willen noemen. Ik herinner aan het Kamerdebat. Ik kan het me nog levendig voor me halen. Het was in oktober 2014. Toen hadden we de keuze om de NS die lijn te geven in die concessie of niet. Toen heeft D66, net als het CDA, gezegd: ja, dat gaan we doen. Daarmee is toen gekozen en dan moet je daar nu niet op terug willen komen. Dat moet je eerst afwachten. Daarom zal ik de motie die ingediend gaat worden ontraden. Ik ben ook benieuwd wat het kabinet vindt van deze motie en deze gang van zaken.

De **voorzitter**:
Gaat u de motie ontraden? Hoor ik dat goed?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zal de motie aan mijn fractie ontraden. Wat het kabinet hiermee gaat doen, daar kan ik me wel iets bij bedenken. Dat zullen we afwachten.

Ik wil tot slot de enquêtecommissie bedanken. Er was nog een zin van de heer Timmer. Hij is toch echt een marktman eersteklas, oud-topman van Philips en van de NS. Hij heeft tijdens de verhoren gezegd: "Privatisering van het spoor is de moeder van alle kwaad. Het spoor is geen markt." Die woorden wil ik hier toch weer noemen. Daar moeten we maar lessen uit trekken, denk ik.

De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. Ik begin met aan te sluiten bij de woorden van de heer Madlener aan het eind van zijn betoog, want ik wil de enquêtecommissie nogmaals bedanken voor het goede werk dat zij heeft gedaan. Ik kan me vinden in veel van haar aanbevelingen en ik ben dan ook blij dat deze vrijwel allemaal opgepakt zijn of nog worden opgepakt door de staatssecretaris en de minister. De reiziger centraal: dat is het belangrijkste.

Er wordt op dit moment een marktverkenning uitgevoerd naar de HSL-Zuid. Daarbij worden vier scenario's bekeken na afloop van de concessie en er wordt gekeken naar de marktordening. Ik ben natuurlijk benieuwd naar de uitkomst en de effecten van die marktverkenningen. Ik wil vooral graag weten waarom de staatssecretaris denkt dat daar resultaten uit komen, en hoe zij andere marktpartijen denkt te triggeren om mee te denken in verbeteringen waar eigenlijk de NS voor moet zorgen en die de NS wellicht ook moet uitvoeren.

Ik vind dat we niet moeten vervallen in oude discussies en dat we dus moeten wegblijven van een structuurdiscussie, want als er naar mijn smaak iets duidelijk geworden is uit het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra, dan is het dat het wellicht niet zozeer de structuur, maar de cultuur is geweest die ertoe heeft geleid dat we zaken niet goed hebben aangepakt. De heer Van Helvert zegt dat we daar allemaal schuldig aan zijn en wellicht is dat zo, maar dan moeten we ook zorgen dat we het weer beter doen. Alleen op die manier kunnen we de reiziger echt centraal stellen en dat betekent dat we NS en ProRail het vertrouwen, maar ook de tijd moeten geven om de reiziger weer op de eerste plaats te zetten. Is de staatssecretaris het daarmee eens?

In het najaar van dit jaar gaat de staatssecretaris weer in gesprek met de NS over de HSL-Zuid. Is zij bereid om in elk geval voor die tijd duidelijkheid te geven over haar inzet voor dat gesprek met de NS over die HSL-Zuid? Kan zij zich ook voorstellen dat we inderdaad een paar scenario's bekijken, maar dat die voorlopig theorie blijven en dat we eerst eens kijken wat er in de huidige situatie aan verbeteringen mogelijk is, voordat we een hele ordeningsdiscussie krijgen die wellicht over een paar jaar weer plaats zal vinden?

Tot slot vind ik het belangrijk om ook stil te staan bij de strategie van de NS. De heer Van Helvert wil het daar niet over hebben, maar ik wel. De laatste paar weken krijg ik, door een hoorzitting en door wat gesprekken, steeds meer het gevoel dat de NS de eigen strategie minder stellig verdedigt en dat er meer mitsen en maren ontstaan en dat vind ik geen goede zaak. Ik vond die strategie van de NS eigenlijk wel oké, eerlijk gezegd. Ik vraag de staatssecretaris dan ook hoe zij ervoor gaat zorgen dat de NS de strategie, waarvan zij ook kennis heeft genomen en waarvan ik aanneem dat zij het ermee eens is, ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd zoals die is opgeschreven, zonder allerlei mitsen en maren.

Dat is het laatste wat ik hierover te melden had, en ik ben zeer benieuwd naar de reactie van de minister en de staatssecretaris.

De **voorzitter**:
Hiermee zijn wij aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Er is behoefte aan een schorsing. Deze zullen we combineren met een dinerpauze.

De vergadering wordt van 18.32 uur tot 19.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik wil de minister het woord geven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik wil het ordevoorstel doen dat van de bewindspersonen eerst de minister van Financiën de vragen beantwoordt. Als dat naar tevredenheid is — ik vermoed dat de minister van Financiën ook elders werkzaamheden heeft — kan hij gaan, tenzij hij graag de rest van ons debat wil bijwonen.

De **voorzitter**:
Ik zie dat niemand daar bezwaar tegen heeft. Dan geef ik de minister van Financiën als eerste het woord.

☐

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter. Ik ben zeer erkentelijk voor dit gebaar van de Kamer. Er zijn aan mij niet veel vragen gesteld. Het nadeel is wel dat ik geen inleiding heb voorbereid, want de staatssecretaris zou de grote aftrap doen en in algemene zin nog reageren op het onderzoek van de commissie. Die gaat de Kamer dus niet van mij krijgen. Er is aan mij een enkele vraag gesteld over de nieuwe strategiepaper van de NS, maar daar komt een apart debat over, dus daar kan ik op dit moment kort over zijn. Er is een enkele vraag gesteld over de verschillende rollen en de rolverdeling.

In algemene zin heeft de enquêtecommissie gesteld dat financiële belangen altijd hebben geprevaleerd boven reizigersbelangen. Daar wil ik een enkele opmerking over maken. Het is altijd vervelend om te moeten beginnen met een punt waarover je het met de commissie oneens bent, maar ik ben het daar niet mee eens. Ik denk ook dat het niet waar is. Ik denk dat het geen recht doet aan al die mensen die in de lange voorgeschiedenis van HSL-Zuid en de Fyra bezig zijn geweest. Financiële belangen hebben niet altijd gedomineerd. Wel gebeurt een en ander altijd tegen de achtergrond van de financiële mogelijkheden, maar dat geldt in heel veel beleidsdebatten die wij hebben. Alles heeft zijn prijs. Op de achtergrond is er altijd een financieel kader. Van welke begroting gaat het af? Als het niet van een begroting afgaat, van welke belastingbetaler komt het geld dan? Als het niet van de belastingbetaler komt, uit welk dividend komt het dan? Uiteindelijk is het altijd de belastingbetaler. Dat is een relativerende opmerking tegenover de uitspraak dat de financiële belangen altijd geprevaleerd hebben boven het reizigersbelang. Zo is het niet.

Dat gezegd hebbende, Financiën heeft altijd een rol vervuld in dit dossier en is dus medeverantwoordelijk. Ten tijde van de aanbesteding van de Fyra lagen de verantwoordelijkheden wel heel anders dan nu. Financiën is pas aandeelhouder sinds 2005, zoals de Kamer weet. Voor die tijd lagen de verschillende rollen meer in één hand. Sinds 2005 is de bewuste keuze gemaakt om de rol van aandeelhouder bij Financiën te beleggen. Dat geldt voor alle grote staatsdeelnemingen, niet voor enkele beleidsdeelnemingen. Financiën let daarbij altijd op wat er in wet- en regelgeving en, in het geval van de NS, in concessies is vastgelegd. Dat is de definitie van het publiek belang. Binnen dat kader let Financiën vanuit het aandeelhouderschap natuurlijk op de positie en continuïteit van het bedrijf. Daar hoort ook verstandig financieel beleid bij binnen de onderneming.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik hoor dat de minister wil relativeren dat het financieel belang altijd voorop gestaan heeft. Hij zegt dat dat geen recht doet aan de mensen die hard gewerkt hebben. Natuurlijk waren er altijd mensen die het goede in beeld hadden — dat wil ik ook zeker niet relativeren — maar als je kijkt naar het bod en het te behalen aantal punten om het bod te krijgen, dat de Nederlandse Spoorwegen en KLM uiteindelijk doen, dan zie je dat 142 van de 152 punten die te behalen zijn, van financiële aard zijn en dat de reizigersbelangen in bijlages te vinden zijn waar geen directe punten aan verbonden zijn. Dan kun je toch zeggen dat de aanbesteding vooral een financiële zaak was?

Minister **Dijsselbloem**:
Als dat zo was en het echt sec bedrijfseconomisch zou zijn benaderd, ook door de NS en haar partners, dan was dit bod nooit gedaan. Het bod is gedaan tegen een veel te hoge prijs — dat durf ik te zeggen met de kennis op basis van dit onderzoek — omdat het de NS uiteindelijk om iets anders ging, namelijk gewoon om het behoud van haar positie op het hoofdrailnet, inclusief deze belangrijke verbinding. Als ook voor de NS financiële afwegingen altijd dominant waren geweest, dan had de NS dit bod dus nooit zo gedaan. Het heeft de NS namelijk de nodige problemen opgeleverd.

Ik heb een tweede voorbeeld. Later is er bij de heronderhandelingen in naar ik meen 2011 een onderhandelaarsakkoord gesloten en is ook de concessievergoeding verlaagd. Dat was om begrijpelijke redenen, maar ook hier geldt dat als het geld echt voorop had gestaan, dat waarschijnlijk niet was gebeurd. Het is dus genuanceerder dan dat. Was de werkelijkheid maar zo eenvoudig.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is natuurlijk eigenlijk even erg als zeggen: ik ga alleen voor het financiële belang. Van de 152 punten waren er 142 binnen te halen op financieel gebied; punten voor het reizigersbelang kreeg je niet. De minister zegt: nee, maar de NS deed het niet voor de punten op het gebied van het geld, maar om haar eigen concessie te behouden. Dat is natuurlijk min of meer ook het behouden van je financiële kapitaal, alleen dan op een andere manier. Dat is dus eigenlijk even erg. Ik wilde eigenlijk een tegenstelling tussen belangen creëren, maar volgens mij is de toon van de enquête dat die belangen, namelijk concessie behouden of financiën, samen de boventoon hebben gevoerd boven het belang van de reiziger. Dat is ook terug te zien in de punten. Mijn vraag was wat de minister daarvan zegt.

Minister **Dijsselbloem**:
Het enige dat ik de heer Van Helvert in overweging geef — dat geldt voor vrijwel elke discussie die wij hier met elkaar voeren — is dat politieke debatten over overheidsbeleid altijd plaatsvinden tegen de achtergrond van financiële afwegingen. We kunnen die wegdenken en zeggen: die moeten we nu gewoon negeren, het reizigersbelang moet vooropstaan. Dan is inderdaad alles mogelijk; dan is the sky the limit. Maar zo is het natuurlijk gewoon niet. De stelling dat de financiële afwegingen hebben gedomineerd, zou je ook kunnen toepassen op elke zorgdiscussie in deze Kamer. "De financiële belangen hebben gedomineerd!" Ja, dat is zo. Als money is no object, als geld ongelimiteerd is,

dan maak je andere afwegingen. Maar dat is nooit zo. Dat is mijn enige relativerende opmerking. Ik denk dat het nu eenmaal zo is dat altijd moet worden afgewogen wat de rekening is die we met elkaar willen betalen en wie die rekening betaalt. Dat is altijd zo.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het blijft natuurlijk een relativering en die begrijp ik goed. Ik hoor dat de minister niet wil reageren op mijn vraag. Natuurlijk heeft alles een prijskaartje. Daarover beslissen we ook hier in de Kamer. Maar als je bij een aanbesteding 142 van de 152 punten kunt behalen op financiën terwijl je voor reizigersbelangen 0 punten kunt behalen, dan kun je toch niet zeggen dat dat wel in evenwicht was? Op dat punt had ik graag een reactie gehad, maar ik zie dat de minister daar niet op reflecteert.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik bestrijd dat niet, want dan zou ik de lijst van 142 punten door moeten gaan. Die heb ik nu niet bij de hand. Dat is ook niet de kern van mijn opmerking. De kern van mijn opmerking is: ja, het is zo dat politieke beslissingen, al onze wensen en ambities, altijd beperkt worden door bepaalde financiële kaders. Die kun je groter maken, maar ook dan — ik geloof dat de heer Madlener dat ook zei — landt ergens de rekening, of het nou bij de burger als reiziger of bij de burger als belastingbetaler is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het ligt misschien aan de ontbrekende inleiding, die we straks nog van de staatssecretaris horen, maar ik vind deze relativering van de hoofdconclusie van dit rapport toch niet op haar plaats. Die hoofdconclusie luidt namelijk niet alleen dat financiële belangen elke keer hebben geprevaleerd. De hoofdconclusie is dat andere belangen keer op keer prevaleerden boven het verwezenlijken van het reizigersvervoer. De conclusie luidt: "Zo hechtte de Staat veel belang aan de financiële opbrengsten en was NS gefocust op het behouden van zijn strategische positie". De hoofdconclusie van het rapport doet dus wel degelijk recht aan het feit dat er meerdere belangen waren, maar dat die allemaal steeds geprevaleerd hebben. Maar er waren ook financiële belangen, want in de hoofdconclusie wordt ook gesteld: "Daarom doet NS samen met partner KLM een buitengewoon hoog bod om de concessie te verkrijgen. Ook met de kennis van toen kunnen bij het realiteitsgehalte van dat bod vraagtekens worden gezet, zowel in vervoerskundig als in financieel opzicht. Maar ook het realiteitsgehalte van de uitvraag door de Staat om het beoogde vervoer tot stand te brengen met de gevraagde financiële randvoorwaarde (minimaal 100 miljoen euro per jaar) (…) is twijfelachtig." Dus dat de financiële overwegingen ook voor zijn gegaan, is volgens mij een goed onderbouwd deel van de hoofdconclusie van het rapport. Ik hoop dat de minister dat ook onderschrijft.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik onderschrijf dat, al was het maar om nu met deze discussie te stoppen. De rolverdeling is op dit moment echt anders, en dat is precies om die reden gedaan. Als de NS nu meedingt op een concessie, kijkt vanwege die rolverdeling Financiën alleen als aandeelhouder mee, en wel met vragen als: is de geboden prijs een verstandige prijs, staat die in verhouding tot de risico's die worden gelopen, is dit de moeite waard en is het terug te verdienen? Die rolverdeling was er in die tijd niet. Ik ben het dus zeer eens met de bevinding van de commissie dat de prijs die toen in die aanbesteding is geboden, volstrekt onverantwoord was voor het bedrijf en daarmee ook voor de enige aandeelhouder, ook toen al de Staat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het zou de minister sieren als hij het zinnetje "al was het alleen maar om van de discussie af te zijn" terugneemt, want dat doet echt geen recht aan het werk van de commissie.

Minister **Dijsselbloem**:
Ja, maar …

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Volgens mij concludeert hij dat er destijds een situatie was die er nu niet meer is. Laten we daar met elkaar blij om zijn. Maar de commissie heeft haar onderzoek gedaan en geconcludeerd dat destijds ook de financiële belangen boven de belangen van de reizigers gingen. Daar past volgens mij geen nuancering bij vandaag. Of de minister moet met een andere onderbouwing komen, en dan zetten we het debat daarover nog voort.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik ga mijzelf op één punt corrigeren. Verschillende leden van de Kamer hebben in eerste termijn de conclusie van de commissie samengevat als: financiële belangen hebben geprevaleerd boven de reizigersbelangen, punt. Nu mevrouw Van Veldhoven de volledige conclusie voorleest, zien we dat deze genuanceerder en volgens mij ook adequaat is.

De heer **Madlener** (PVV):
De conclusie dat de financiële belangen eigenlijk te zwaar hebben gewogen, is wel heel bizar als je kijkt naar het financiële resultaat van dit hele project. De financiële schade is namelijk gigantisch en de reizigersschade is nog groter. Beide belangen lijken in elk geval absoluut niet gediend te zijn geweest bij de gang van zaken. Ik heb echter nog een vraag. De minister spreekt hier als aandeelhouder van NS. Het bod van NS was niet reëel. Dat gevoel leefde toen ook heel sterk, zo kan ik mij herinneren. Waarom heeft Financiën toen niet ingegrepen? De minister zegt dat dat niet zijn rol was, maar het was toch zijn taak, ook toen al, om niet akkoord te gaan met dit soort te hoge biedingen? De heer Timmer zei: het was voor ons vestzak-broekzak, wij bieden veel en dat halen we af van het dividend.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik heb nu de neiging om op die uitspraak van de heer Timmer te reageren, want die was natuurlijk ook onverstandig vanuit zijn rol van toezichthouder op de NS als staatsbedrijf: hij moest ook de NS beschermen tegen dit soort avonturen. Maar goed, dat is allemaal praten achteraf. In die tijd was Financiën niet de aandeelhouder. Het keek er niet naar met de blik waarmee we er nu naar kijken: wat betekent dit voor

het bedrijf, voor de continuïteit, voor de bedrijfsvoering? En: kan het bedrijf deze prijs eigenlijk wel dragen, wordt deze prijs terugverdiend en, zo niet, wat betekent dat dan voor het bedrijf? Zo heeft Financiën er toen niet naar gekeken. Financiën heeft toen nog gewoon gekeken naar de opbrengst en die was aanzienlijk, althans op papier.

De heer **Madlener** (PVV):
Maar de aandeelhouder was toen wel de Nederlandse Staat, dus wie had dan die rol? Wie had toen namens de Nederlandse belastingbetaler en namens de aandeelhouders moeten zeggen: dit kan zo niet? Wie had het dan wel moeten doen? Als Financiën die taak niet had, wie dan wel?

Minister **Dijsselbloem**:
Deze analyse is al veel eerder gemaakt. Vroeger was het aandeelhouderschap ook in handen van hetzelfde beleidsministerie, toen Verkeer en Waterstaat. Dat is echter in 2005 al aangepast om precies deze reden, en overigens niet alleen bij Verkeer en Waterstaat. Bij de hele rijksoverheid zijn het beleidsdepartement en het aandeelhouderschap uit elkaar getrokken. Het komt regelmatig voor dat beleidsdepartementen of de Kamer bepaalde wensen hebben ten aanzien van staatsdeelnemingen en dat Financiën zegt: ja, wacht even, dat heeft wel een prijs en dit gaat ten koste van het bedrijf op de langere termijn. Het is belangrijk dat iemand er vanuit dat perspectief naar kijkt. Er zit gewoon maatschappelijk vermogen in zo'n bedrijf en dat moet niet alleen dit jaar renderen, maar ook behouden blijven. Het bedrijf moet ook het vermogen kunnen laten aangroeien, zodat nieuwe investeringen mogelijk zijn. Zo kijken we er tegenwoordig tegen aan, maar het was toen niet gescheiden.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Dijsselbloem**:
Dat was meteen het tweede onderwerp waarover vragen zijn gesteld: de rolverdeling en de verschillende petten.

Ik kom bij het derde thema. Mevrouw Van Tongeren heeft een vraag gesteld over een uitvoeringstoets bij privatisering onder één sg. De parlementaire onderzoekscommissie verzelfstandigingen en privatiseringen — dat was, dacht ik, een commissie in de Eerste Kamer — heeft heel scherp geïdentificeerd hoe de politiek zorgvuldiger zou moeten omgaan met verzelfstandigingen en privatiseringen. Binnen het kabinet is nu dus de minister voor Rijksdienst verantwoordelijk om dat proces te bewaken. Als ergens wordt verzelfstandigd of geprivatiseerd, bewaakt hij dat proces. Wij doorlopen dan alle stappen die in dat schema door die parlementaire onderzoekscommissie zijn aanbevolen, zodat we al die stappen bewust doorlopen, en ook de Kamers bewust beslissingen nemen en groen licht geven voor een volgende stap. Daarin zit de zorgvuldigheid die mevrouw Van Tongeren bepleit, dus heel goed ingebouwd. We hebben dus niet één sg aangewezen, maar we hebben één minister aangewezen om dat te bewaken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben blij met het antwoord van de minister dat we nu die aanbevelingen volgen. De Eerste Kamer heeft aanbevolen om beide te doen, dus én één sg én één bewindspersoon. Ik ben dus blij om te horen dat we één bewindspersoon doen en ik denk haast dat we mogelijkerwijs ook één sg doen, maar daar gaan wij als Kamer natuurlijk niet over.

Minister **Dijsselbloem**:
Nee, maar de facto is natuurlijk de sg op dat ministerie ook degene die het vanuit de ambtelijke kolom bewaakt. Ik denk dat wij het daarover eens zijn.

Mevrouw Van Tongeren heeft ook een vraag gesteld over het gezamenlijk terugkijken door de rekenkamers van Nederland en België. Ik juich samenwerking tussen rekenkamers zeer toe. De Nederlandse Rekenkamer is heel actief in het internationaal samenwerken met andere rekenkamers, dus dat zou hierbij ook kunnen. Alleen moet ik erg oppassen om er vervolgens iets van te vinden of dat hier gewenst is, want ze zijn strikt onafhankelijk. Het is dus echt aan de rekenkamers om dit soort projecten samen op te pakken.

De heer Smaling heeft een opmerking gemaakt over het verdwijnen van de ingenieurs bij de NS. Het pleidooi voor de ingenieurs spreekt mij natuurlijk zeer aan. In mijn ogen is de NS echter nog steeds een zeer professionele organisatie. Dat de hoogste leiding niet altijd een technische opleiding heeft, wil niet zeggen dat het bedrijf niet adequaat wordt geleid, als er in de organisatie maar voldoende technische kennis en vakkennis aanwezig is. Dat was in ieder geval rond de aanschaf van de Fyra niet voldoende geborgd. Daaruit zijn ook binnen de NS natuurlijk de nodige lessen getrokken met betrekking tot de kwaliteit van aanbestedingen. Wij hebben de recente aanbesteding van de nieuwe intercity's die onlangs zijn besteld, laten toetsen door externe specialisten om te bekijken of het kwaliteitsborgingsproces op orde was. Het oordeel daarover was positief. Dus men heeft de kwaliteitstoets op investeringen nu echt goed geborgd.

Ik kom bij de toekomststrategie van de NS. Wij hebben de aanbeveling van de commissie omarmd om nu heel fundamenteel een aantal toekomstscenario's voor de ordening op het spoor en dus voor de positie van de NS op een rijtje te zetten. De staatssecretaris zal daar straks meer over zeggen. Maar tussen nu en het moment waarop zo'n toekomstig politiek besluit is genomen, moet de NS gewoon verder. Er moeten dagelijks beslissingen genomen worden, ook investeringsbeslissingen en beslissingen over het wel of niet deelnemen aan bepaalde activiteiten. Zoals ik eerder met de Kamer heb afgesproken naar aanleiding van de casus in Limburg, heeft de NS een toekomststrategie verwoord. Die zal mogelijk een beperkte lengte hebben, dus slechts voor de komende jaren, maar is wel onontbeerlijk. Daarin wordt sterk de keuze voor het hoofdrailnet gemaakt. Dat is de kerntaak. Op dat terrein moeten de kwaliteit en betrouwbaarheid omhoog, maar een aantal andere activiteiten kan echt worden losgelaten.

Er zit ook een belangrijke relatie met de discussie over marktwerking, al dan niet. De NS heeft een sterke monopoliepositie op het hoofdrailnet. Daar heeft de NS onvermijdelijk een zeer dominante positie. Zodra de NS zich begeeft op andere terreinen waar wel marktwerking is, zorgt dat

ervoor dat die marktwerking moeilijk eerlijk genoemd kan worden, omdat de NS met heel veel kennis, kennisvoorsprong of heel veel materieel en financiën het speelveld op komt. Dat hebben we gezien bij de regionale aanbestedingen. Daarom zijn wij van mening dat wij de NS niet meer in die positie moeten brengen. Daarmee praat ik niet de regelrechte fraude in Limburg goed, want zoiets mag in geen enkel geval gebeuren. Dat is evident. Maar wij moeten ook kritisch zijn op onszelf, want met zo'n gemengde marktordening waarbij een monopolist wel gaat meedingen op bepaalde onderdelen, wordt eerlijke marktwerking wel kwetsbaar. Laat ik het zo maar formuleren.

Wij maken nu een aantal keuzes, want de NS moet een stap terug doen op het vlak van vrije marktactiviteiten. De NS moet niet meer meedoen bij de regionale concessies. Bovendien is er geen reden waarom de NS in de toekomst haar commerciële winkelactiviteiten of horeca-activiteiten zou moeten voortzetten. Ik complimenteer de NS overigens met de ontwikkeling en opzet van die winkelketens, want die zijn echt zeer succesvol geweest.

Ook het concept "van deur tot deur" werd een beetje allesomvattend. Andere partijen werden echt aan de kant geduwd door die grote NS met al haar middelen. Ook hiervoor geldt dat je heel goed gericht kunt zijn op dienstverlening van deur tot deur zonder dat je alle activiteiten in eigen handen hebt. Dus ook op dat vlak moeten wij veel kritischer bekijken wat de NS zelf moet doen en wat in goede samenwerking met partners in de ov-keten gedaan kan worden.

Ik moet hier nu snel over ophouden, omdat men dit debat een andere keer willen voeren, maar ik ga nog in op een vraag van de heer Hoogland over de toekomststrategie. Hoe verhoudt dit zich nu tot de buitenlandactiviteiten? Wij moeten daar een andere afweging maken. Je ziet in veel landen van de Europese spoormarkt grote, dominante spelers die veelal in staatshanden zijn. Zij bespelen de thuismarkt voor een groot deel of hebben die zelfs helemaal in handen. Die grote spelers zijn vervolgens wel actief in de buitenlanden waar concessies worden verleend. Ik vind dat de NS die mogelijkheid ook moet hebben. Dat moet niet in Nederland gebeuren, want daar is de NS de grote monopolist, de grote speler op het hoofdrailnet. Het is kwetsbaar om dan ook nog op onderdelen te concurreren. Maar de NS heeft die kwetsbare positie bijvoorbeeld niet in Engeland waar concessies kunnen worden gereden. Waarom zou de NS met haar dochteronderneming daar niet meer mogen concurreren met Duitse, Engelse en Franse bedrijven die daar ook actief zijn? Ik denk dat de NS daar oprecht van leert. Men gaat in de organisatie nu ook beter organiseren dat de ervaringen die daar worden opgedaan, tot betere kwaliteit van het werk in Nederland leiden. Dus men laat nu ook het buitenlandbedrijf meekijken naar de bedrijfsvoering in Nederland daar waar efficiencywinst te halen is.

De heer **Hoogland** (PvdA):
De enige reden waarom ik hier nu ga staan, is omdat ik weet dat er anders één, twee, drie of vier collega's eerder zijn dan ik en ik op dit onderwerp de vraag gesteld heb. Zo werkt dat in de Kamer. Dat is een heel pervers systeem. Dus of mijn vervolgvraag relevant is, weet ik niet, want de minister was nog helemaal niet klaar.

De **voorzitter**:
Wij zijn erg benieuwd.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Mijn vervolgvraag zou zijn: hoe gaat de minister om met de financiële risico's die daarbij horen? Maar ik ga ervan uit dat de minister daar gewoon nog op ingaat.

Minister **Dijsselbloem**:
Zeker. Wij hebben daar ook afspraken over met de NS. In de eerste plaats hebben wij met alle staatsdeelnemingen afspraken over strategie. De strategie wordt met de aandeelhouder besproken. Het is uiteindelijk een beslissing van het bedrijf. Het is immers een nv, maar het wordt wel met de aandeelhouder besproken.

Daarnaast hebben wij de investeringsdrempels bij de staatsdeelnemingen aanmerkelijk verlaagd. Vroeger lag de investeringsdrempel waar de aandeelhouder zeggenschap kreeg bij 2 miljard. Dus pas als de NS in één keer 2 miljard zou investeren — wat eigenlijk niet goed voorspelbaar is — had de aandeelhouder echt formele zeggenschap. Die is nu verlaagd naar 200 miljoen in het binnenland en 100 miljoen in het buitenland. Als de NS of de NS-dochter zou investeren in een concessie in het buitenland en die investeringen een bedrag van 100 miljoen overstijgen, dan wordt toestemming gevraagd aan de aandeelhouder. Dat is natuurlijk een belangrijke borg.

Vervolgens is de vraag hoe Financiën dat toetst. Wij kijken op twee manieren. Natuurlijk moeten altijd het risico en het rendement van de concessie in zichzelf in goede verhoudingen staan. Dus het risico verschilt per concessie. Soms wordt er eigenlijk gewoon een garantie gegeven door de concessieverlener, die zegt: als je deze concessie krijgt, is dit je verdienmodel en dan is dit gewoon wat je erop kunt verdienen. Maar soms is het veel meer een open concessie, waarbij het afhankelijk is van de omzet die je realiseert — of je het goed doet of niet — of je daar rendement op maakt. Dus wij kijken daarnaar en wij vragen zo nodig aan externe deskundigen om een second opinion, waarbij het erom gaat of het een aantrekkelijke concessie is, of er geld kan worden verdiend.

Wij kijken ook wat de terugslag is op de kernactiviteit in Nederland mocht het fout gaan. Dat is zeer beperkt. Dat komt onder andere door de juridische structuur. Als de dochter failliet zou gaan omdat een concessie helemaal mislukt, gaat de dochter echt failliet. Op enkele specifieke onderdelen, maar die zijn zeer beperkt en gelimiteerd — daar heeft Financiën afspraken over met de NS — kan een garantie worden gegeven. Soms wordt ook gevraagd door de concessieverlener of het moederbedrijf een bepaalde garantie afgeeft, want veelal gaat het om dochters van grotere moederbedrijven. Daar hebben wij wel een plafond aan verbonden. Dat betekent dat concessies tot een zekere omvang door de NS gedaan mogen worden, zeker wanneer daar een garantie bij wordt gevraagd die te groot is. Dan zeggen wij gewoon: sorry, maar dit overstijgt het garantiemaximum dat de NS naar onze mening kan verlenen aan haar dochter.

We kijken dus naar de businesscase zelf en naar het worstcasescenario, naar wat er dan voor garanties zijn en

wat er via die garanties voor risico's zouden zijn voor de NS in Nederland. Dus dat is zeer goed bewaakt.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Het is goed om dit vast te stellen. Er zijn een aantal activiteiten die om kapitaal vragen of er kan sprake zijn van externe omstandigheden. Dan zit het risico niet in de concessie, maar heeft het te maken met valuta of — en dit zeg ik speciaal tegen de heer Madlener — komt het bijvoorbeeld doordat het Verenigd Koninkrijk besluit om uit de EU te stappen. Er kunnen ook andere omstandigheden zijn op basis waarvan er risico's optreden. In hoeverre zijn die meegenomen in die afweging?

Minister **Dijsselbloem**:
Dat gebeurt bij het beoordelen van de businesscase. Daarin zit de risicorendementsafweging. Hoeveel zekerheid is er dat je kunt verdienen wat je denkt te verdienen op de concessie? Het zit ook in achterliggende garanties bij voorbeeld. Stel nu dat Abellio helemaal failliet zou gaan. Abellio heeft een eigen vermogen. Dat is deels door de NS ingebracht en deels opgebouwd door de verdiensten in de afgelopen jaren. In 2015 heeft Abellio bijvoorbeeld 37 miljoen kunnen toevoegen aan haar eigen vermogen. Dat bedrag is verdiend met buitenlandse concessies. Het eigen vermogen zit daarin. Dus als er in Abellio al verliezen worden geleden, gaat dat in de eerste plaats natuurlijk af van het eigen vermogen. Op specifieke onderdelen, waarvan de financiële risico's dus ook echt gelimiteerd zijn, kan er een garantie zijn afgegeven door de NS, maar dan hebben wij dat van tevoren getoetst en het is beperkt tot een maximumbedrag. Maar gegeven het feit dat Abellio gewoon een eigen vermogen heeft, is het ook in staat om een deel van de risico's, mochten die zich voordoen, gewoon op te vangen.

Ik realiseer me dat dit voor de Kamer een belangrijk punt is. Ik kan me voorstellen dat ik de Kamer, voor we het debat over de strategie verder voeren, nog een korte brief stuur met de precieze kengetallen. Wat zijn die plafonds? Wat is dan de toetsing? Daar hebben wij recent nog vrij gedetailleerd met de NS over gesproken. Ik zal dan ook precies aangeven hoeveel risico Abellio mag nemen. Hoeveel eigen vermogen heeft men nu? Met andere woorden: wat is hun eigen buffer om risico's op te vangen en welk deel kan maximaal doorslaan naar de NS? Dat is echt zeer beperkt. De NS is echt een groot bedrijf met een balanstotaal van circa 6 miljard. Dat zeg ik nu uit mijn hoofd. Dan hebben wij de drempel voor wat er aan garantie door de NS mag worden verleend op buitenlandse concessies aanmerkelijk lager gelegd, echt ver daarvandaan, om te voorkomen dat de NS ooit haar kernactiviteit zou moeten beperken vanwege buitenlandse avonturen, om het zo maar te zeggen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Je wilt inderdaad niet dat de NS een bedrijf wordt met een soort waterhoofd in het buitenland. De minister zegt dat hij het goed vindt als NS in het buitenland onderneemt als ze ervan kan leren. Laat ik ondernemingen niet kwalificeren als avonturen. De minister heeft net uitgelegd dat er een zorgvuldig afwegingskader is. Ik dank hem voor zijn toezegging om dat nog eens in een brief te zetten. Mijn vraag aan de minister is de volgende. Is dat leren een sine qua non? Moet de NS aantonen dat ze nog iets leert? Of is gewoon het verdienen in het buitenland voldoende voor de minister om te zeggen dat hij akkoord is met een businesscase als rendement en risico in verhouding staan?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik vind ook leren heel belangrijk. Het eerste argument is gewoon geld verdienen. Het tweede is dat je er beter door kunt worden door in die omstandigheden in een andere markt actief te zijn. Het derde vind ik ook belangrijk. Het zou een politieke afweging kunnen zijn om te zeggen: het heeft geen meerwaarde voor de NS, dus stop met die buitenlandse activiteiten. Dat betekent dat die toch al grote concurrenten in de Europese markt nog verder kunnen uitbouwen. Die pakken dan gewoon de hele markt. Die pakken de concessies die er regionaal zijn in Duitsland, de Britse concessies et cetera. Ik vind dat de NS daar actief in moet kunnen zijn. Ik heb eigenlijk geen reden om te zeggen dat de NS niet in die Europese markt mee mag doen. Dat zijn voor een groot deel staatsbedrijven die voor een groot deel op regionale concessies in andere landen meedoen. Dat weet ook mevrouw Van Veldhoven. Om de vraag van mevrouw Van Veldhoven concreet te beantwoorden: ja, er moet ook aangetoond worden dat er echt serieus geleerd wordt; wat doe je er dan mee? Dat moet je echt organiseren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik begrijp dat het voor de minister geen sine qua non is. Hij zegt dat het ook mag als het bij een van de twee andere doelstellingen past. Nu concentreert de NS haar buitenlandse activiteiten vooral op twee markten waar ze al actief is, Engeland en Duitsland. Ik hoor de minister nu zeggen dat hij vindt dat het ook breder mag, dus daar waar er mogelijkheden zijn, waar andere staatsdeelnemingen ook actief zijn. Gaat hij dan zo ver door te zeggen dat het ook breder mag of vindt hij het verstandig om het tot die twee te beperken? Als dat laatste het geval is, waarom beperkt hij het dan tot die twee?

Minister **Dijsselbloem**:
Wij vinden sowieso dat het beperkt moet zijn en dat er focus moet zijn. Het vergt echt kennis van die binnenlandse markt om daar goed te kunnen acteren, om daar goed de risico's te kunnen inschatten, om te begrijpen hoe de overheid werkt en hoe de concessieverleners werken. De risico's worden echt groter naarmate je die activiteiten verspreidt over bijvoorbeeld tien landen. Dan moet je namelijk in tien landen die marktomstandigheden kennen, weten hoe concessies werken, hoe de juridische verhoudingen zijn et cetera. Engeland en Duitsland zijn dichtbij. De NS kent die twee markten nu goed. Er is ervaring opgebouwd. In Engeland is ze inmiddels een grote vervoerder. Dat doet ze goed. Bijvoorbeeld op het punt van het leren wordt de meerwaarde van heel veel of in heel veel landen actief zijn echt minder. Er zit een enigszins afnemende meerwaarde naarmate het zich verder zou uitbreiden. Dat is de afweging.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter. Ik denk dat wij de overige discussiepunten die ongetwijfeld uit de strategie voortvloeien, een andere keer bespreken. Ik stuur de Kamer nog een brief over de buitenlandactiviteiten en hoe wij die afwegen en de risico's ervan inperken. Ik verheug mij op dat vervolgdebat.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Fijn dat de minister de overige punten een andere keer wil bespreken. Ik wil wel alvast gezegd hebben dat wij in dat debat ook op dit punt zullen terugkomen. Ik zou hier ook nog wel wat vragen over willen stellen. Omdat wij in de regeling van werkzaamheden hebben bepaald dat wij vandaag vooral over de Fyra zouden spreken, stel ik die vragen nu niet. Maar ook over dit onderwerp wil ik de volgende keer dus graag een nadere discussie.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Als aandeelhouder bemoei je je ook met de bedrijfsstrategie van de NS, want die heeft natuurlijk ook alle invloed op het beleidsveld waar wij over gaan. Daar zit echt heel veel overlap in. Wij steunen de weg die de NS is ingeslagen om zich meer te concentreren op de kernactiviteiten en minder op die activiteiten die niks te maken hebben met het rijden van treinen. In die zin zou het idealiter mooi zijn als de stations helemaal bij NS zouden worden weggehaald. Dan voorkom je problemen zoals wij die hebben gezien in Limburg. Dat gaat in feite nog een stapje verder, maar wij zullen eerst bekijken wat er uit die scenario's komt. De keuze voor een scenario zal ook van invloed zijn op de nieuwe bedrijfsstrategie. Dat wilde ik hier even gezegd hebben.

Daarmee kom ik op mijn vraag. Wij hebben de conclusies van het eindrapport gezien. Zullen er in de omgang tussen aandeelhouder en bedrijf zaken compleet anders gaan? De minister heeft net al een tipje van de sluier opgelicht, maar zijn er nog meer lessons learned? Wat zal er nu echt anders worden gedaan, zeker in relatie tot de dubbele petten?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik denk dat ik het antwoord grotendeels al gegeven heb. In de nota Staatsdeelnemingen van een paar jaar geleden hebben wij veel scherper aangegeven hoe wij onze rol als actieve aandeelhouder vervullen. Dat is overigens iets anders dan een activistisch aandeelhouder, die vaak negatief wordt gewaardeerd. Dat betekent niet dat wij op de stoel van de directie gaan zitten. Dan zouden wij er gewoon een ambtelijke dienst van moeten maken. De NS is al heel lang een nv in staatshanden. Het bedrijf is nooit geprivatiseerd. In het debat wordt vaak gezegd dat de NS is geprivatiseerd, maar dat is nooit gebeurd. Het is al sinds 1912 een nv in staatshanden.

De laatste jaren hebben wij besloten om ons er als aandeelhouder actiever mee te bemoeien, maar wel heel specifiek op bepaalde punten. Ik denk aan benoemingen en de inrichting van de governance, dus veranderingen in het bestuur en de benoemingen van bestuurders zelf. Ik denk aan de strategie van het bedrijf en de investeringen.

Voor elke staatsdeelneming hebben wij daarnaast een normrendement geformuleerd. Dat betekent niet dat wij zeggen dat je een bepaald rendement moet halen, maar het risico van in staatshanden zijn is ook dat een bedrijf lui en gemakzuchtig wordt, omdat er geen risico's en concurrenten zijn. Hartelijk dank. Dat willen wij niet. Wij willen dat een bedrijf als de NS een net rendement maakt. Waarom? In de eerste plaats om ervoor te zorgen dat het een efficiënt bedrijf blijft, dat het efficiënt gerund wordt, maar ook dat het bedrijf in staat is zijn vervangingsinvesteringen te doen en de kapitaalmarkt op te gaan om zichzelf en nieuwe investeringen te financieren. Daarvoor heb je een gezonde bedrijfsvoering nodig, dus daar sturen wij op.

Ik noemde net al de investering in de nieuwe intercitytreinen. Daarbij hebben wij zeer actief van het begin af aan meegekeken. Wij hebben gekeken naar de vormgeving, de eisen, de bewaking van het proces etc. Zowel kwaliteit als prijs moet goed geborgd zijn.

Een tweede grote les is de volgende. Er zitten gewoon risico's aan als je een bedrijf dat een monopolist is in een situatie zonder marktwerking, namelijk op het hoofdrailnet, vervolgens de opdracht of de ruimte geeft om te concurreren waar er wél marktwerking is, bijvoorbeeld in de regio's of in de horeca en de detailhandel of in het busvervoer. Dan is het voor de NS heel moeilijk om die interne Chinese muren te bewaken. Bij die Chinese muren denk ik aan: geen kruissubsidiëring, geen misbruik van informatiepositie en dominante marktmacht, want de NS is gewoon een heel groot bedrijf met een heel grote financiële spankracht. Dat willen wij allemaal voorkomen. De risico's van de monopolist in een marktwerkingssituatie worden aanmerkelijk teruggebracht met de strategische keuzes die de NS maakt en die door het kabinet worden gesteund. Dat heeft ook te maken met de Fyra, waarbij dat ook is gebeurd en waarbij er een aanbesteding is geweest maar wel vanuit een monopolie op het hoofdrailnet. Het heeft ook te maken met Limburg, waar het ook moeilijk was om het zorgvuldig te doen. Daar is het gewoon ronduit mislukt om het zorgvuldig te doen. Die lessen moeten geleerd worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Inderdaad, een jaar geleden ging het in feite nog compleet mis. De heer Dijsselbloem spreekt wel van Chinese walls, maar zijn die Chinese muren er wel? Hoe voorkom je kruissubsidiëring van al die activiteiten binnen de organisatie, waarmee de NS gewoon altijd concurrentievoordeel heeft, niet alleen met kennis maar ook met middelen? Ik vind het lastig. Idealiter zou het dan zo moeten zijn dat de stations echt afgescheiden worden, want zo voorkom je dat in de toekomst echt. Daarop zou ik nog wel reflectie van de minister willen.

Minister **Dijsselbloem**:
Wanneer je NS niet meer toestaat om mee te dingen op regionale aanbestedingen, los je alles op wat te maken heeft met het enorme risico van het niet functioneren van Chinese muren, het misbruiken van de informatiepositie, het voordeel hebben van de mogelijkheid om goedkoop eigen materieel beschikbaar te stellen et cetera. Je brengt de NS, de grote monopolist, zo namelijk niet meer in de positie waarin NS in een regionale aanbesteding kan meedingen en zichzelf een sterkere positie kan toe-eigenen. Dat los je daarmee op. De kwestie van de stations is echt een ander vraagstuk. Daarin kun je een principiële lijn kiezen, en die heeft het kabinet ook gewogen. Dat is de lijn: stations

zijn eigenlijk infrastructuur, en moet de infrastructuur niet rechtstreeks in publieke handen komen, zoals de infrastructuur van het spoor rechtstreeks in publieke handen is en zoals Schiphol, zeker de terreinen van Schiphol, rechtstreeks in overheidshanden zijn, enzovoorts? Daartegenover staat dat vanuit het reizigersbelang — dat zouden wij toch centraal stellen voortaan? — er zeer veel voor te zeggen is dat de vervoerder ook ten minste de regie heeft over het station. Hoe is het station ingericht, tot en met de looproutes op het station, hoe staat het met de sociale veiligheid op het station, wie zit er op het station, welke diensten worden er allemaal aangeboden in de commerciële ruimtes van het station? Wij hebben afgewogen dat het echt belangrijk is dat de NS, als vervoerder op het hoofdrailnet, die diensten biedt. Dan blijven nog over de stations binnen de regionale concessie. Ons beeld daarvan is dat de regionale vervoerders en de provincies er niet op zitten te wachten om die kleine stationnetjes allemaal over te nemen. De NS heeft daar gewoon een apparaat voor en een organisatie en de ervaring, nog los van alle infrastructuur en communicatietechniek et cetera die in die stations zit. Tegenover de principiële lijn — het is toch infrastructuur, moet je dat wel bij NS houden? — staat dus de zeer praktische afweging: het is naar ons oordeel echt in het reizigersbelang om de stations bij de vervoerder te houden, zodat dat één aanbod is aan de reiziger. Als je aan reizigers vraagt wat zij belangrijk vinden bij de kwaliteit van het openbaar vervoer, gaat het niet alleen over de treinen maar spelen ook de stations een grote rol.

De **voorzitter**:
Ik wil toch even een punt van orde maken. Over de NS-strategie is gisteren bij de regeling van werkzaamheden gezegd dat wij die niet bij het debat van vandaag zouden betrekken maar dat daarover een apart debat komt. Ik heb de indruk dat dit onderwerp er nu toch een beetje in geslopen is.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik ben het volstrekt met u eens. Dat hebben wij gisteren inderdaad afgesproken. De verleiding is nu wel heel erg groot. Ik laat de discussie nu even voor wat die is. Ik stel alleen nog één heel korte vraag. De NS heeft gezegd: tot 2019. In 2020 is pas de eerste aanbesteding. Dat is dus een beetje een lege huls als onderdeel van de bedrijfsstrategie. Voor de rest laat ik het voor wat het is.

De **voorzitter**:
Ja, maar tegelijkertijd begint u het debat. Ik vind het prima, maar als wij iets met elkaar afspreken, moeten wij dat ook nakomen, en deze afspraak is gisteren gemaakt. Ik wil dus eigenlijk een punt hierachter zetten.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Een klein puntje van orde: wij hebben gisteren niet besloten tot het houden van een apart debat over dat punt. Dat was expliciet mijn vraag.

Minister **Dijsselbloem**:
Misschien kan ik het beslechten door nog één ding te zeggen in de richting van mevrouw De Boer en dan te proberen te gaan zitten.

De **voorzitter**:
Doe eens een poging.

Minister **Dijsselbloem**:
Wij weten nu wat het kortetermijnperspectief is, want vooralsnog gaat de NS gewoon handelen op basis van een strategie, tenzij de Kamer daarvan zou zeggen dat die helemaal fout is. De NS moet echter gewoon morgen, overmorgen, volgende maand beslissingen nemen en heeft dus een kader nodig. Dat is de nieuwe strategie. Wij gaan op korte termijn op verzoek van de Kamer die scenario's uitwerken. Daar zitten grotere keuzes in voor de NS. Als de Kamer of een nieuwe coalitie of wie dan ook — uiteindelijk gaat het om de meerderheid van de Kamer — besluit om de marktordening en dus ook de positie van de NS weer helemaal te gaan veranderen, is die strategie natuurlijk ook onmiddellijk aan herijking toe. Daar heeft men dus gelijk in. Alles wat er nu in staat, heeft in principe een beperkte geldigheid, en dat merkte de heer Van Boxtel ook op. Het heeft een beperkte geldigheid, tenzij de Kamer straks zegt dat zij het huidige model van het hoofdrailnet met regionale concessies goed vindt, want dan kan de strategie in de komende jaren worden voortgezet.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. We spreken vandaag over het trekken van harde lessen uit het verleden en over het maken van keuzes voor de toekomst. Het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra laat geen ruimte voor onduidelijkheid. Alle goede bedoelingen ten spijt is er in de afgelopen jaren veel fout gegaan; dat hebben vele leden al gememoreerd. De supersnelle treinverbinding tussen Amsterdam en Brussel over een modern hogesnelheidstracé had het paradepaardje van onze spoorwegen moeten worden. Het hogesnelheidsspoor ligt er, ook al is dat niet vanzelf gegaan, maar de supersnelle trein, de Fyra, is er niet gekomen. Er is veel misgegaan, omdat partijen aan alle kanten steken lieten vallen: de overheid, waaronder ook mijn departement, de politiek — de leden hebben immers ook over hun eigen rol gesproken — de NS, de fabrikant van de treinen en de toezichthouder.

Het is duidelijk dat de belofte aan de reiziger niet is waargemaakt. De reiziger staat in de kou, en het vertrouwen in het openbaar vervoer, in de sector en in de politiek heeft een heel gevoelige deuk opgelopen. We moeten dat vertrouwen weer terugwinnen. De reiziger heeft recht op een snelle en betrouwbare verbinding tussen Amsterdam en Brussel. De reiziger heeft daarnaast recht op een duidelijk verhaal en dat probeer ik hem vanavond, te midden van de leden, te geven. Om die reden geef ik hier nogmaals aan dat die nieuwe supersnelle trein zoals die in de jaren negentig beoogd is, er niet komt in deze concessieperiode. Dat is wrang, maar dat is wel de realiteit. Die realiteit motiveert mij tegelijkertijd om er in deze concessieperiode alles uit te halen wat er maximaal in zit. Dat betekent dat het vervoer over het hsl-tracé maximaal verbeterd moet worden.

Ik zal zo meteen ingaan op alle vragen van de leden, en ik zal dat doen via verschillende blokken, zoals men van mij gewend is. Ik wil allereerst uitleggen wat die prestatie en die maximale verbetering van het vervoer over de hsl-lijn precies betekent, wat het voorstel inhoudt en wat we nog kunnen verwachten. Ik zou daarnaast graag wat langer willen spreken over de marktverkenning, over de vraag wat daar precies de bedoeling van is en waarom wij denken dat die nodig is. Ik kom daarna op de toekomstige scenario's voor de marktordening, vervolgens zal ik spreken over ProRail, en ik zal afsluiten met het toezicht, dat uiteraard een heel belangrijk onderwerp is.

Ik denk dat ik niet alleen namens het kabinet spreek, maar ook namens vele andere betrokkenen, wanneer ik zeg dat we harde lessen moeten trekken uit het rapport van de enquêtecommissie. Ik wil hier helder maken dat het mijn inzet is om de keuzes zodanig te maken dat we daarmee voorkomen dat we de fouten uit het Fyra-dossier herhalen. De duizenden mensen die zich bij ProRail, de NS of elders elke dag opnieuw inzetten voor ons hoogwaardige spoornet, verdienen dat ook. Voor de reiziger moeten we nu een stap voorwaarts zetten. Dit debat en de keuzes die eruit voortvloeien, zouden het begin moeten vormen van een eerste stap op weg naar een hernieuwd vertrouwen. Ik vind dat we daar met elkaar onze energie op moeten richten. Ik zal dat van mijn kant zeker proberen te doen.

De minister van Financiën heeft net al een en ander gezegd over de wijze waarop je kunt terugkijken op de dubbele petten van het Rijk als concessieverlener enerzijds en aandeelhouder anderzijds. Gezien de tijd en gezien het feit dat de leden daarover onderling al behoorlijk van gedachten hebben gewisseld, wil ik daar niet veel tijd meer aan wijden. Er zit altijd een spanning op het afwegen van alle verschillende belangen die bij al deze keuzes in het spel zijn, maar het gaat erom dat hierover transparantie bestaat en dat de Kamer samen met het kabinet die keuzes kan maken. Dat is een heel belangrijk uitgangspunt.

De heer Madlener zei, en ik zeg het in zijn woorden: eigenlijk hebben we 11 miljard over de balk gesmeten. Misschien was hij iets voorzichtiger. Ik ben het er in ieder geval niet mee eens en ga die stelling dan ook ontkrachten. De HSL-Zuid wordt op dit moment namelijk benut door binnenlands verkeer en door de Thalys. Er vindt dus wel degelijk vervoer plaats over die hogesnelheidslijn. De vraag is alleen hoe wij dat rendement nog groter kunnen maken. Dat is de discussie die nu voorligt. Ik vind dat wij daarvoor ons best moeten doen. Het voorstel dat het kabinet naar de Kamer heeft gestuurd, beoogt dat ook.

De **voorzitter**:
Ik zie u bij de interruptiemicrofoon staan, mijnheer Madlener, maar ik stel voor dat de staatssecretaris dit onderdeel eerst afmaakt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat kan met één antwoord. Mevrouw Van Tongeren sprak over de borging van het publieke belang. Natuurlijk is die van groot belang. Die borging is ook het uitgangspunt bij de Lange Termijn Spooragenda. Het uitwerken van de scenario's zal in beeld moeten brengen welke bijdrage alle scenario's leveren aan het publieke belang. Het is heel terecht dat mevrouw Van Tongeren die stellingname hierin betrekt. Ik ben het daarin met haar eens.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb mijn woorden in eerste termijn zorgvuldig gekozen. Ik heb gezegd dat de totale investering van 11 miljard grotendeels mislukt is. Er ligt natuurlijk een lijn en daarover rijdt inderdaad een aantal keer per dag een snelle trein, de Thalys. Die rijdt ook hard, maar ik weet dat de ambitie, de rechtvaardiging om zo veel belastinggeld in deze snelle lijn te steken, veel hoger was. De ambitie was dat er heel de dag snelle treinen zouden rijden, dat mensen de trein naar Frankrijk zouden nemen in plaats van het vliegtuig, maar daar is niets van terecht gekomen. Die lijn had misschien veel goedkoper kunnen worden aangelegd als er op 200 km/u gerekend was. Een deel van het geld is dus verkwanseld. Er zijn ook overschrijdingen geweest. We moeten dit dus niet bagatelliseren, want er is gewoon heel veel belastinggeld weggegooid. Ik geef toe dat 11 miljard misschien overdreven is, maar een heel groot deel is weggegooid geld.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ben mijn bijdrage begonnen door ronduit te erkennen dat er fouten zijn gemaakt. Ik vind het ook heel belangrijk om dat te zeggen. Daarmee wil ik niets bagatelliseren. Andersom wil ik wel vaststellen dat de suggestie die nog weleens rondwaart, namelijk dat al dat geld is gestopt in een lijn die niet gebruikt wordt, niet waar is. Wij kunnen er met elkaar wel aan bijdragen dat die lijn maximaal wordt gebruikt waarvoor hij ooit bedoeld was; daar zoek ik met de Kamer naar. Dat kunnen we doen doordat de Thalys over die lijn rijdt. De Eurostar gaat er op termijn ook overheen rijden en we moeten de Intercity Direct die nu op die lijn rijdt op termijn uitbreiden. Dat zal gebeuren omdat er ook treinen richting Eindhoven bij gaan komen. We streven ernaar om die investering met belastinggeld maximaal in te zetten om het gebruik van die lijn zo goed mogelijk vorm te geven. Dat voorstel ligt nu hier en daar zoek ik met u naar.

De heer **Madlener** (PVV):
Uiteraard moeten we die lijn die zoveel geld gekost heeft maximaal gebruiken. Dat zal iedereen met de staatssecretaris eens zijn en daar zullen we de staatssecretaris op afrekenen. Behalve de hsl hebben we ook de Betuwelijn, waarvan de verwachtingen veel hoger waren. Het zou veel meer moeten opleveren. Zo zijn er meer voorbeelden van overheidsinvesteringen die met een te rooskleurige bril zijn gedaan. Nu is de vraag: heeft het kabinet die lessen geleerd? Als ik kijk naar de ambitie voor energietransitie en naar al het belastinggeld dat in windmolens wordt gestoken, dan vraag ik mij ten zeerste af of het kabinet die lessen echt heeft geleerd. Ik ben bang dat er nog steeds met megalomane plannen gewerkt wordt. Maar goed, dat debat zullen we ergens anders gaan voeren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik heb nu zo langzamerhand het gevoel dat ik in de algemene beschouwingen beland ben. Dat vraagt van ons beiden een iets andere positie. U moet dan de positie krijgen van die ene man die het in uw partij wel voor het zeggen

heeft en ik moet ook eerst nog wat meer promotie maken. Dat zit er alleen niet in.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris zegt dat zij de investeringen in deze concessieperiode zo goed mogelijk gaat benutten. Ik wil toch nog eens kijken naar de ambitie. De staatssecretaris is van plan een marktverkenning te doen, maar we weten niet wat er uit die marktverkenning komt; we hebben nooit naar andere partijen geluisterd. Ik weet dat een partij in het verleden al eens een aanbod heeft gedaan op die lijn die wel aan die ambities voldoet. Houdt de staatssecretaris het voor mogelijk dat we de ambitie van de Fyra staande houden en dat dat een reden is om een marktverkenning te doen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
De heer Van Helvert zegt dat hij al weet dat het andere aanbod aan die ambitie voldoet. Dat is nou juist de kern van de marktverkenning, want ik weet dat niet. Hij weet in ieder geval meer dan ik en meer dan een heleboel mensen in deze zaal, denk ik zo.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij hebben een mooi rondetafeloverleg gehad waarbij een van de aanbieders aan tafel zat. Die meldde dat hij al een aantal jaren geleden een aanbod heeft gedaan dat daaraan voldoet. Dat aanbod ligt er nog, maar daar is nooit naar geluisterd. Ik stel deze vraag op basis van wat we in dat rondetafeloverleg hebben meegekregen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik begrijp het. Ik kom zo in het blok hierna nog terug op de marktverkenning. Ik zal dan ook de vraag van de heer Van Helvert beantwoorden, maar in deze concessie op dit moment gaat dat niet op de wijze waarop u dat oorspronkelijk in de jaren negentig wilde. Ik heb het historisch perspectief met de afspraken die met de Kamer steeds op elk moment gemaakt zijn maar even ter hand genomen. Het oorspronkelijke bod lag er in 2001. In 2011 is er een aanpassing geweest door een dreigend faillissement van de HSA. In 2013 is er opnieuw een aanpassing aan de Kamer voorgesteld na het uitvallen van de zogenaamde V250, alias Fyra. In 2015 is er een alternatief aanbod gekomen en dat is heel recent in een concessie vastgelegd. Dat is het referentiekader van waaruit ik nu werk. Ik ben het niet op alle punten eens met de heer Madlener, maar verrassend genoeg op sommige punten wel, en ik wil hem erop wijzen dat de Kamer al die aanpassingen altijd heeft besproken en in meerderheid gesteund.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Wanneer we nog een marktverkenning gaan doen, zouden de woorden die de staatssecretaris sprak helemaal aan het begin van haar inleiding, kunnen worden geïnterpreteerd als: ik weet eigenlijk al dat er uit de marktverkenning niks beters gaat komen dan wat er nu is. Dan zouden we die marktverkenning toch op een heel rare manier starten. De staatssecretaris zei namelijk: die snelle trein komt er niet. Dat zou je ook kunnen interpreteren als: ik zie die mogelijkheid niet. Dat bevreemdde zowel de heer Van Helvert als mij. De staatssecretaris gaf echter net al aan dat zij wel mogelijkheden ziet en daar bij de marktverkenning nog op terugkomt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zei: in deze concessieperiode.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ja, maar daar hebben we het ook over. Ook de marktverkenning heeft betrekking op een verbetering van het vervoersaanbod nog tijdens deze concessieperiode. Bij de marktverkenning hebben we het over de vraag of we nog mogelijkheden zien om een beter aanbod, een snellere trein te krijgen tijdens deze concessieperiode.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kom daar zo meteen uitgebreid over te spreken. Dat lijkt mij goed.

Laat ik beginnen met te vertellen welk aanbod er ligt en waarom we dat doen. De enquêtecommissie heeft gezegd dat we moeten zorgen voor een snelle, betrouwbare en goed betaalbare internationale verbinding zonder reserveringsplicht over de HSL-Zuid. Tegelijkertijd moeten we de problemen met de nationale IC direct over de HSL-Zuid aanpakken. Het kabinet zal scherp sturen op zowel de realisatie van het aanbod als het verbeteren van de prestaties. De heer Van Helvert vroeg dat en ik vind dat terecht.

Wat doen we nu om het aanbod te verbeteren? We maken afspraken met NS over een verbetering van het vervoersaanbod over de hsl. De kern daarvan is dat meer treinen volledig over de hsl gaan rijden tussen Amsterdam en Brussel. Gevraagd is waarin de verbetering zit. De reistijd naar Brussel wordt voor de reiziger ongeveer een halfuur korter. NS werkt dat aanbod op dit moment uit. En ja, er is inderdaad aandacht voor het feit dat Den Haag niet aan de hsl ligt. Je kunt daar van alles van vinden, maar zo is het en niet anders. Het aantal reizigers vanuit Den Haag is een op de tien reizigers in de IC Brussel. De inzet is om Den Haag viermaal per dag rechtstreeks te blijven bedienen. Het vernieuwde aanbod moet maakbaar zijn, maar ook betrouwbaar. In eerste instantie doen we datgene wat Nederland zelf kan doen, maar we praten uiteraard ook met de Belgische overheid. Ik heb dat gisteren ook nog uitgebreid gedaan; ik zal er zo nog wat meer over vertellen. In het verleden is gebleken dat dat ontzettend belangrijk is.

De **voorzitter**:
Ik kijk even of de staatssecretaris klaar is met dit punt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kom ook op Den Haag nog wel echt terug. Ik weet niet of de vraag van mevrouw Van Veldhoven daarover gaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Geldt die een op de tien ook in de spits? Of is dat een gemiddelde over de hele dag?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik neem aan dat het een gemiddelde over de hele dag is. Ik zal het navragen en kom er in tweede termijn op terug.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het zou interessant zijn om dat aantal in de spits te weten.

Staatssecretaris **Dijksma**:
In de spits leveren we natuurlijk ook het aanbod. Dat is niet voor niets daarop gebaseerd. Zelfs dat lossen we op met het voorstel.

We hebben ook te maken met problemen met de IC direct. 60% van die problemen is te wijten aan NS. Daarvoor is nu een omvangrijk verbeterprogramma opgesteld. Dat is echt wel chefsache. Een van de onderdelen betreft de dedicated machinisten, zoals dat zo mooi heet, die ervaring en specialisatie hebben op deze lijn. Machinisten zeggen tegen mij: we zijn toch allemaal dedicated? Ik ben dat met hen eens, maar dat is nu eenmaal de term die wordt gebruikt. Volgens mij hebt u allemaal een keer op de bok gezeten. Je hebt daar op de lijn niet alleen de heuveltjes, maar ook de meerdere veiligheidssystemen die echt complex zijn. Dat vraagt om expertise en NS is daarmee bezig. We hebben ook nog de harde wind op de Brug Hollandsch Diep. We gaan het prestatiepotentieel ook op het punt van de uitval onafhankelijk laten toetsen, zodat we inderdaad scherp kunnen sturen. Dat is van belang. Dan hoeven we niet in de spreekwoorden van mevrouw Van Tongeren terecht te komen. Ik weet niet meer wat ze precies zei. Mother pie? Wat was het? Het moet in elk geval helder zijn. Apple pie, dat was het.

Daarnaast zien we dat er snellere treinen op de hsl komen: naast de bestaande Thalys straks de Eurostar. Daarnaast komen er niet nog andere hogesnelheidstreinen op de HSL-Zuid. De ICNG, die in 2021 ingestroomd moet zijn op de binnenlandse dienst, kan overigens later mogelijk wel naar België rijden. Daar zijn NS en de NMBS op dit moment met elkaar over in gesprek. Het verschil tussen 2013 en nu is dat we inderdaad een tijdwinst boeken van een halfuur voor de reiziger. Daarnaast wordt de hsl intensiever benut. Ik denk dat het ook van belang is om dat te zeggen. We hebben in kabinetsreactie op pagina 4 een staatje geplaatst waarin de Kamer dat nog eens wat preciezer kan nazien.

De heer Bruins zei dat Den Haag overslaan winst biedt, maar dat Breda overslaan ook winst biedt. Dat klopt. Breda minder bedienen zal inderdaad wel rijtijdwinst opleveren, maar dat leidt in zijn totaliteit wel tot een afname van het aantal reizigers op de IC direct. Om die reden — er is dus overal naar gekeken — is dat gewoon geen verstandig voorstel. Het is dus niet in het belang van de reiziger om Breda over te slaan. Circa 23% van de reizigers is afkomstig uit de regio Breda. Ik denk dat het goed is om dat in de gaten te houden. Voor Den Haag zijn de cijfers anders. 10% van de reizigers komt uit Den Haag. We moeten dus een balans vinden. We moeten Den Haag een verbinding blijven geven met Brussel — ik snap waarom mevrouw Van Veldhoven dat zegt — en we moeten dat tegelijkertijd op een manier doen die zich verhoudt tot het aantal reizigers en het moment waarop er noodzaak is. Als je bijvoorbeeld meer vanuit Den Haag zou gaan rijden, zouden de directe treinen uit Amsterdam en Schiphol erg vol gaan worden. Vanaf 2017 kunnen de reizigers uit Den Haag overigens sneller in Brussel komen als zij overstappen op station Breda. Er zal worden gekeken hoe dat op een zo voor de reizigers zo gemakkelijk mogelijke manier kan worden vormgegeven. Daar is men dus echt mee in de weer.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de staatssecretaris, nu ik mensen bij de interruptiemicrofoon zie staan.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zal ik het even afmaken?

De **voorzitter**:
Dat zou ik willen voorstellen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Goed. Dan kom ik nu als vanzelf in België. Ik heb gisteren met minister Bellot gesproken, zoals ik overigens ook al eerder heb gedaan. Ik heb gisteren met hem een verklaring ondertekend waarin we onder andere afspreken te onderzoeken hoe we sowieso de verbindingen tussen Nederland en België verder kunnen verbeteren. Hiervoor hebben we afgesproken een gezamenlijke werkgroep in te richten, waarbij uiteraard ook de vervoerders worden betrokken. We gaan kijken naar het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregelingen.

Ik denk dat het van belang is om te zeggen dat de overheid in België NMBS niet stuurt op internationale verbindingen op lange afstand. Dat maakt dat de redenering dat ze daar misschien van alles op die lijn moeten doen, toch net een slag ingewikkelder is dan iedereen denkt. Men ziet dat namelijk als geliberaliseerd vervoer. We hebben in dat gesprek ook geconstateerd dat, hoewel men nu — dat heb ik ook in de beantwoording van de schriftelijke vragen geschreven — geen mogelijkheden ziet om bijvoorbeeld Zaventem te schrappen, er wel mogelijkheden zijn om met elkaar te bekijken hoe we de dienstregelingen beter op elkaar kunnen laten aansluiten om daarmee verdergaande tijdwinst te boeken. Dat vraagt echter heel wat. U moet zich voorstellen dat die dienstregelingen enorme puzzels zijn. Die moeten dan dus ergens ook nog in elkaar worden gelegd, zonder dat je daarmee voor het binnenlandse vervoer heel grote problemen veroorzaakt. Feit is dat de vervoerders daarover met elkaar in de slag zijn, op een goede en constructieve manier, en dat de twee nationale overheden als inzet hebben ervoor te zorgen — niet alleen op deze lijn, ook Luik is genoemd, net als Maastricht en Aken — dat zij beter met elkaar samen gaan werken. Dat zie ik, na alle jaren waarin het soms ook anders was, als zeer hoopvol. Dat vind ik heel belangrijk en ik denk dat we daar veel energie in moeten stoppen. Mevrouw Van Veldhoven heeft over de KPI's gesproken. Zij vroeg hoe het kan dat er maar één indicator bij mag en of KPI's vervangen kunnen worden. In de concessie is inderdaad afgesproken dat er één prestatie-indicator kan worden toegevoegd. Maar mevrouw Van Veldhoven had er natuurlijk slim over nagedacht toen zij zei dat je er misschien ook wel een kunt omruilen. Ik zou zeggen: true, dat zou kunnen. Ik heb ook toegezegd dat ik inderdaad naar de hele set van die KPI's ga kijken, omdat ik het gevoel heb dat we in die concessie soms net niet

sturen op datgene wat voor reizigers uiteindelijk het meest belangrijk is. Dat betekent dat we daarin ook kunnen kijken naar het vervangen van prestatie-indicatoren door betere indicatoren, en ik heb al eerder toegezegd dat ik daar later dit jaar op terugkom.

Mevrouw Van Veldhoven heeft ook nog de suggestie gedaan om te bekijken of de laatste intercity naar Brussel later zou kunnen rijden. NS is, zoals gezegd, nu bezig met de uitwerking van de dienstregeling voor 2018 — dat begint nu allemaal al, want dat kost allemaal tijd — en ik vind het een goede suggestie om daarbij ook te bekijken tot hoe laat die treinen rijden. Ik denk dat het noodzakelijk is dat we de consumentenorganisaties daar dan ook bij betrekken, want het is ook wat waard als er volgens een vast patroon elk uur een trein rijdt, maar dat zijn zaken die je uiteindelijk wel met elkaar kunt afwegen. NS moet daar dan ook een oordeel over geven met het oog op de vraag wat er mogelijk is en wat dat precies betekent.

Dan kom ik op de reserveringsplicht, waar verschillende Kamerleden over hebben gesproken. Reizigers hoeven niet te reserveren om met de intercity naar Brussel te reizen. Overigens kunnen reizigers ook abonnementen kopen die in beide landen tot aan de grens geldig zijn. Met twee losse abonnementen is een reiziger voordeliger uit dan met één geïntegreerd abonnement, en dat heeft gewoon te maken met de bijdrage van de Belgische overheid aan de prijs van de binnenlandse treinkaartjes.

Dan kom ik op de toeslag, waar de heer Bruins over sprak. Hij vroeg waarom mensen nog steeds een toeslag betalen voor de Intercity direct. Dit is overigens in 2013 met de Kamer afgesproken, wil ik alvast maar zeggen. Die toeslag is toen afgesproken omdat er ook een reguliere route is, en die duurt gewoon langer. Deze route is sneller en daar betaal je dan dus voor. We komen uit een situatie waarin de HSA, de voorganger, zelfs tariefvrijheid had voor het nationale en het internationale vervoer. Nu hebben we dat als het ware gemaximeerd. In de spits hadden de tickets feitelijk nog duurder kunnen zijn dan ze nu zijn. Als ik de toeslag er nu af zou moeten halen, betekent dat dat ik met NS opnieuw in gesprek moet over de financiële balans in de vervoersconcessie en dat heeft uiteraard ook allemaal consequenties. Ik zie daar op dit moment niet het voordeel van.

Dan kom ik op de trein als alternatief voor het vliegtuig. Vervoerders staat het inderdaad vrij om in het kader van open access treindiensten bijvoorbeeld naar België en verder te introduceren. We hebben wel afspraken met NS over het aantal Thalys-treinen naar Brussel en Parijs en de geschatte reistijd. Op de langere termijn, uiteindelijk, gaat het hier vooral ook om een marktvraag en op het moment dat die marktvraag op die treinlijnen ook internationaal toeneemt, komt er natuurlijk ook een nog weer beter aanbod. Tegen mevrouw Van Tongeren — ik zie dat zij wil interrumperen — zeg ik: misschien bent u straks nog iets blijer dan u nu denkt. Want ik wil die vraag — wat betekent dat nu precies? — in de marktverkenning namelijk wel meenemen. Dat lijkt mij juist verstandig. Zo zie je maar weer, soms moet je even wachten en krijg je toch nog een beter resultaat.

Zowel de heer Hoogland als mevrouw De Boer heeft vragen gesteld over de infrastructurele maatregelen bij de brug in verband met de wind. De heer Hoogland vroeg hoe het nou kan dat die brug geen constructiefout heeft, maar er wel vaak hinder is van harde wind. Bij de bouw was al wel bekend dat die brug windgevoelig was. Om die reden is bij de ingebruikname al een windwaarschuwingssysteem geïnstalleerd. Deze keuze is gebaseerd op een afweging van kosten en baten. Die was op dat moment — dat is belangrijk om te zeggen, want wij gaan nu terug in de tijd — in lijn met de toenmalige Europese regels. Het systeem is in de afgelopen jaren diverse keren aangepast. De windgevoeligheid heeft in 2015 problemen opgeleverd. Dat was een zogenaamd windgevoelig jaar. Ik kan het ook niet helpen; dat gebeurt. Overigens is dat maar voor 10% de verklaring voor de uitval. Dat is wel belangrijk, want mensen denken dat dat de oorzaak is. Nee. Er zitten een heleboel andere oorzaken bij, dus er is heel veel meer nodig dan alleen maar hier iets aan doen.

Mevrouw De Boer vroeg: hoe ga je investeringen in infrastructuur betalen als de aanpassing van het aanbod minder geld oplevert dan wij nu op basis van de cijfers denken? Wij zullen sowieso op voorhand de kosten en baten van infrastructuurmaatregelen laten toetsen, zodat wij doelmatig kunnen beoordelen of ze wel verstandig zijn. Daar zullen wij dit najaar duidelijkheid over krijgen. Dat zal ik de Kamer ook laten zien. Als het financiële resultaat beter wordt door aanpassingen van het aanbod naar België, in die zin dat die leiden tot een verhoging van de concessieprijs, dan is dat mooi meegenomen, want dan kunnen wij dat inzetten voor het verbeteren van de infrastructuur. Anders zal een investering die wij gaan doen omdat die doelmatig is, uit de vrije ruimte van het Infrafonds moeten komen. Daar gaan wij het morgen met elkaar over hebben, want die vrije ruimte blijft vrolijk onder spanning staan, ondanks de verlenging van het MIRT. Dus dat zijn nooit gemakkelijke keuzes. Dat is nu eenmaal zo.

Ten slotte in dit blokje heeft de heer Bruins gevraagd: zie je op de langere termijn kansen voor reizigersgroei naar Almere, Vlissingen et cetera? De ambitie om die kansen op de langere termijn te pakken is op zichzelf altijd goed. De NS kijkt ook naar verdere verbetermogelijkheden in de dienstregeling om die steden en regio's nog beter met elkaar te verbinden, maar het is van belang dat wij er nu eerst voor gaan zorgen dat het vervoer dat wij beogen over de hsl, optimaal wordt. De Kamer zal het misschien met mij eens zijn dat dat een niet geheel onverstandige prioriteit is. Einde blok.

De **voorzitter**:
Ik zie iedereen naar de interruptiemicrofoon lopen. Ik heb het aantal interrupties niet gemaximeerd. Het is niet de bedoeling om eindeloos te interrumperen, maar alleen waar het nodig is. Val ook niet in herhaling. Dat zou het debat helpen, hoop ik. Ik zie iedereen ja knikken, dus iedereen is het ermee eens. Ik hou jullie daaraan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Wij zijn allemaal bezig om via dit debat een nog betere oplossing voor de reiziger te bieden, dus wij delen allemaal uw conclusie, voorzitter.

Een reiziger die er nog steeds bekaaid van afkomt, is de reiziger vanuit Den Haag. Ik snap best een aantal afwegin-

gen die worden gemaakt. Als gemiddeld een op de tien reizigers over de dag uit Den Haag komt, ligt dat niet aan de hsl, en als je moet gaan bekijken wat je met de Beneluxtrein doet, dan snap ik dat daarin een afweging is gemaakt. Alleen, die reiziger vanuit Den Haag heeft geen enkele winst. Die is er alleen maar op achteruitgegaan. Die had een Benelux-trein. Die heeft nu een Benelux-trein die er nog langer over doet. Hij had er een heel aantal per dag. Nu heeft hij er nog maar vier. En zodra die trein de grens over is, stopt hij nog zeven keer. Er moet toch iets aan winst voor de reizigers vanuit Den Haag te boeken zijn? Ik garandeer de staatssecretaris namelijk dat het in de spits om veel meer reizigers gaat dan een op de tien. Er is namelijk 's ochtends en 's avonds een concentratie van reizigers die naar Brussel gaan en weer terugkomen. Ook voor die reizigers moeten wij er iets meer uit kunnen halen. In de schriftelijke beantwoording over Zaventem zei de staatssecretaris twee dingen, namelijk dat de NMBS het niet kon, maar dat het ook niet gewenst was. En dan denk ik: als het niet kan, kan het niet — waar de koning niet is, verliest hij zijn rechten — maar over wat niet gewenst is, kunnen we dan nog een discussie voeren. Voor de reiziger uit Den Haag zou dat zeker zeer gewenst zijn. Is de staatssecretaris bereid om er toch voor te zorgen dat ook de reiziger vanuit Den Haag op de een of andere manier er nog iets beter van wordt?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik bestrijd echt het beeld dat mevrouw Van Veldhoven hier nu neerzet. Kijk, het is uiteindelijk ook gewoon hom of kuit bieden. Dat geldt voor ons allemaal. Je moet constateren dat in de discussie over het maximaal willen benutten van de hsl, er niet voor is gekozen om de hsl langs Den Haag te laten gaan. Dat is een enorme politieke discussie geweest. Den Haag was daar ook heel boos over; daar kan ik me misschien ook nog wel wat bij voorstellen. We zijn nu de hele tijd dus al bezig om als het ware een pleister te plakken. Ik heb ook gedacht: als ik nu zou zeggen dat we alles altijd via de hsl doen, punt, dan raak ik precies de kern van het probleem van mevrouw Van Veldhoven. Dat is namelijk de vraag: wat doe je met de reiziger die vooral in de spits vanuit Den Haag naar Brussel moet? Om daaraan tegemoet te komen, ook gelet op het feit dat daar het grootste probleem zit, hebben we het aanbod neergelegd zoals dat er ligt. Je kunt dat gaan lopen wijzigen, maar dat betekent ook weer iets voor de reizigers vanuit Amsterdam. Het moet uiteindelijk namelijk wel uit de lengte of uit de breedte komen.

Ik kom nu op het tweede punt, over België. Ja, wij willen heel graag samen met de Belgische overheid ook kijken naar de mogelijkheden die zij voor een nog beter aanbod ziet. Hoe kunnen we nu gezamenlijk over die hele lijn reistijdwinst boeken? Dat was de kern van het gesprek gisteren tussen minister Bellot en mij. Daar zijn vele opties voor. Dat hoeft dus niet per se het ene of het andere station te zijn. Er zijn ook andere mogelijkheden, bijvoorbeeld het beter op elkaar laten aansluiten van de dienstregelingen. Ik zeg mevrouw Van Veldhoven: zorg er met mij voor dat we vooral daar dat goede gesprek blijven hebben, zodat men ook die winst eventueel kan pakken in aanloop naar de dienstregelingen die nu weer gemaakt worden. Laten wij nu niet vanuit Nederland gaan bepalen hoe de Belgen dat met hun stations doen. Mijn stelling is: ik heb gewoon een beter verhaal, ook in de richting van België, nu ik zelf bereid ben om ook een veer te laten. Bij die veer moet ik overigens vaststellen dat de trein vanuit Den Haag er niet langer over doet. Dat moet ik echt corrigeren. Vanaf 2017 — ik heb het zojuist al gezegd — ben je volgens mij ook sneller in Brussel als je in Breda overstapt. Natuurlijk moeten we er dan voor zorgen dat die overstap een heel prettige overstap is. Mevrouw Van Veldhoven weet als ervaren treinreiziger dat een prettige overstap gemakkelijk is en dat er ook wel wat ingewikkelde overstappen zijn. Ik denk dat het gewoon de expertise van de vervoerder is om daar goed voor te zorgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ja, en als ervaren treinreiziger weet ik ook — alle rapporten wijzen dat ook uit — dat het met een overstap in de perceptie altijd langer duurt dan wanneer je gewoon een rechtstreekse trein hebt. Maar we hebben het er niet over dat die vier treinen in één keer weer tien treinen moeten worden. Laat dat helder zijn. Ik snap dat de staatssecretaris daar een afweging heeft gemaakt. Ik ben blij dat in de spits die rechtstreekse trein wordt geboden. Ik ben het hiermee eens. Het zou heel mooi zijn — ik laat de staatssecretaris daar graag alle flexibiliteit, ruimte en creativiteit voor — om op enige wijze, welke zij dan ook kiest, ook de reistijd van die vier treinen voor de reizigers uit Den Haag te bekorten. Mijn vraag aan haar is of zij bereid is om ervoor te zorgen dat ook de reizigers uit Den Haag, met die paar treinen die ze nog hebben, erop vooruitgaan, of door een reistijdwinst te boeken, of door een latere trein te laten doorrijden. Dat is mijn vraag aan haar.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik weet niet of ik dat op die manier kan toezeggen. Ik heb zojuist toegezegd dat ik met de Belgische overheid en de NMBS in overleg ga, met de NS daarbij, om te bekijken hoe we de dienstregelingen zo op elkaar kunnen afstemmen — welke keuzes de Belgische vervoerder daarin maakt, is aan hem — dat we additioneel aan het voorstel zoals we dat nu neerleggen, nog extra reistijdwinst kunnen boeken. In theorie zijn die mogelijkheden er. Het is dus ook een kwestie van het op een gegeven moment met elkaar gaan doen. Daar zet ik op in, maar dat is echt iets anders dan specifiek voor de reiziger vanuit Den Haag nu nog een apart voorstel doen. Ik gaf mevrouw Van Veldhoven al aan dat als dat die reiziger straks in Breda overstapt, hij er al tien minuten sneller is. Dus feitelijk voldoe ik al aan de vraag van mevrouw Van Veldhoven, maar er zit er wel een overstap in. Ze zegt dat de perceptie is dat de reistijd langer is, maar in de praktijk zal blijken dat die korter is.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zit met twee enorme irritaties. De eerste gaat over die trein die D66 heel de tijd snel heen en weer wil laten rijden tussen Den Haag en Brussel. Ze noemen dat "de ambtenarentrein". Ik vind het echt te gek voor woorden dat we hier zo over die overbetaalde ambtenaren zitten te steggelen, terwijl de gewone reiziger in een overvolle trein zit. Mag ik zeggen dat die Brusselse ambtenaren echt dik betaald worden? Het enige wat ze moeten doen is overstappen in Rotterdam. Je kunt tegenwoordig de metro naar Rotterdam nemen. Je kunt ook de trein naar Rotterdam nemen. Het is maar een heel klein stukje en je hoeft alleen maar even over te stappen. That's it! En dan zitten we hier een heel speciale trein op te tuigen — wat kost dat allemaal wel niet? — voor D66'ers. Ik houd mijn hart vast, want de baas van de NS is

ook een D66'er en die wil ook zijn D66-ambtenaren lekker naar Brussel laten reizen op kosten van de belastingbetaler. Ik vind dat …

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter, mag ik een punt van orde maken?

De **voorzitter**:
Dat ga ik zelf doen. Ik voelde dat namelijk al aankomen. We voeren nu een debat met de staatssecretaris.

De heer **Madlener** (PVV):
Mijn tweede irritatie gaat over de Belgen. De staatssecretaris doet er alles aan om de verbinding tussen Nederland en België te verbeteren. Nederland doet er ook alles aan om de Westerschelde te verdiepen. Maar wat doen de Belgen? Die gaan tolheffing invoeren om de Nederlandse automobilisten een poot uit te draaien. Waarom gaat de staatssecretaris niet daarover met de Belgen in conclaaf? Laat zij zeggen: stop nou met die tolheffing om de Nederlanders op kosten te jagen! Dat is namelijk wat de Belgen willen. Ze jagen de Nederlandse automobilist op kosten. Ik vind dat de staatssecretaris hier niet samen met de Belgen het vervoer met de trein moet gaan verbeteren zonder dat dit aspect aan de orde komt.

De **voorzitter**:
Voordat ik u, staatssecretaris, het woord geef, wil ik nog iets zeggen. Mijnheer Madlener, u hebt een paar keer de heer Van Boxtel genoemd en een paar keer zijn politieke kleur genoemd, maar we zijn nu bezig met een debat tussen de Kamer en de staatssecretaris. De heer Van Boxtel doet niet mee aan dit debat en kan zich dus ook niet verweren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Misschien mag ik er dan vanuit de inhoud ook nog aan toevoegen dat de redenering van de heer Madlener ook echt geen hout snijdt. Het voorstel dat door de NS gevolgd zou zijn, is dat er inderdaad vooral, altijd over de hsl wordt gereden, omdat men dan de meeste winst boekt. Als de heer Madlener dus al iemand wil aanspreken op het feit dat er nog vier keer per dag vanuit Den Haag naar Brussel moet worden gereden, dan moet hij bij mij zijn. Ik heb dat voorstel namelijk in het overleg ingebracht. Ik vind ook dat dit recht doet aan hetgeen voor de reizigers nodig is. Tegelijkertijd vind ik dat we het ook zo moeten organiseren dat we niet reizigers vanuit Amsterdam of elders een probleem moeten laten ondervinden doordat we in de spits ook iets willen doen tussen Den Haag en Brussel. Ik denk dat het goed is om dit inhoudelijke punt zo een keer te noemen.

En wat betreft België voert de heer Madlener volgens mij met mijn minister, zoals ik dat zo mooi mag zeggen, vaak genoeg debatten over dat andere onderwerp. Er ligt hier een rapport van de Kamer, waarvan volgens mij ook de PVV-fractievoorzitter de hoofdconclusie heeft ondersteund, namelijk: zorg ervoor dat het voor de reiziger op het spoor — daarover ging het enquêterapport — beter wordt. De heer Madlener zal het mij dus niet kwalijk nemen dat ik inderdaad met de Belgische collega op dat punt het gesprek voer. Als ik daar allerlei andere dossiers bij ga betrekken, ben ik eigenlijk niet aan het doen wat de Kamer mij juist gevraagd heeft.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben zeer ontstemd over de tolheffing in België, omdat die maar één doel heeft, namelijk de Nederlandse burger een poot uitdraaien. Dat is gewoon een feit. En dat terwijl Nederland tegelijkertijd bezig is met het uitdiepen van de Westerschelde om de Belgen ter wille te zijn. Dat gebeurt hier ook weer. Ik vind inderdaad dat we best weleens tegen de Belgen mogen zeggen: wat jullie hier aan het doen zijn, willen wij niet; laten we daar eens goed over praten. We moeten druk leggen op de Belgen, zodat de tolheffing er niet komt. Ik vraag de staatssecretaris om dat eensgezind met de minister te doen. Want de minister zegt het te doen, maar tegelijkertijd hoor ik de staatssecretaris er helemaal niet over.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Maar de Kamer heeft mij ook voor iets anders ingehuurd, om maar even in de termen van de heer Madlener te blijven, en dat ben ik nu juist aan het doen. Nu doe ik dat, en dan is het nog niet goed. Zo kan het niet, volgens mij. Met andere woorden: ik denk dat je met dit type houding juist helemaal niks bereikt. Het gaat erom dat wij, voor het eerst in jaren, op dit dossier met onze Belgische vrienden een doorbraak bereiken ten gunste van de treinreiziger. Ik ben daarmee bezig. Ik investeer daar ook in, ook in de persoonlijke contacten met mijn Belgische collega die over het spoor gaat. Dat betekent dat Nederland levert om die verbinding van Amsterdam naar Brussel en verder te verbeteren, en dat Nederland natuurlijk in dat gesprek ook vraagt: kan dat misschien in België ook? Daarbij helpt het gewoon dat je met elkaar dat gesprek voert. Het grappige is namelijk dat dit, in dat Europa waarin de heer Madlener en ik allebei wonen, op de lange termijn meestal de meest effectieve route is.

De heer **Smaling** (SP):
We zitten al erg in de nitty-gritty van een bepaalde verbinding, en in het wel of niet in het Hollands Diep waaien. Ik wil nog een principiële vraag stellen over de marktverkenning, tenzij de staatssecretaris …

Staatssecretaris **Dijksma**:
Daar kom ik nog in een heel blok over te spreken. Ook principieel, wat mij betreft.

De heer **Smaling** (SP):
Dan stel ik mijn vraag nog even uit, anders wordt het allemaal zo onrustig.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik dacht: ik begin nu eerst eens met de reiziger en met het aanbod.

De **voorzitter**:
Ja, dit komt nog.

De heer **Smaling** (SP):
Ik had het gevoel dat we al in uitvoeringsdetails zaten en ik dacht: als de kern van de kwestie nog maar wel terugkomt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, maar ook over al die uitvoerige details zijn gewoon vragen gesteld.

De **voorzitter**:
Ja, dat klopt.

De heer **Smaling** (SP):
Maar door de volgorde dacht ik: gaat dat nog komen, of ...

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het komt nog, echt. Geen zorgen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik wil de staatssecretaris toch nog eenmaal verleiden om nog even naar die toeslag te kijken. Normaal moet je bij de NS de kortste route kiezen en nou hebben de mensen die gelegenheid, omdat er een gewone intercity rijdt tussen Amsterdam en Rotterdam. Als we die toeslag eraf halen, komen er misschien nog wel meer reizigers, want dan krijgen ze ook echt het gevoel dat het een gewone lijn is. Hij gaat ook niet sneller dan dat. Misschien levert het dus zelfs geld op. Waarom zou het dus geen mooi experiment zijn om het gewoon eens zonder die toeslag te proberen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
De heer Bruins kijkt er ook op zijn verleidelijkst bij, maar ik vrees dat dat geen extra argument is. Ik heb hem zonet uitgelegd waarom ik dat nu niet kan en wil doen. Ik heb ook geen argument om daar nu opeens anders over te denken. De Kamer heeft dit eerder ook zelf zo bepaald.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Als mijn verleidelijke blik niet helpt, heb ik misschien een ander argument. De intercity tussen Amersfoort en Zwolle, de intercity tussen Amersfoort en Apeldoorn en de intercity tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht hebben gemiddeld een hogere snelheid dan de intercity tussen Amsterdam en Rotterdam door de tunnel. Is dat niet een reden om te zeggen: het is gewoon een intercity; we halen hem ervan af?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee. De heer Bruins heeft gelijk dat met name voor binnenlands vervoer de prestaties van de IC direct gewoon onder de maat zijn. Dat klopt; dat is volstrekt waar. Dat is een van de redenen waarom we daar nu ook zo veel kracht op zetten om het te verbeteren. We laten ook nog afhankelijk toetsen of de voorstellen die daar nu voor komen, echt wel de meest effectieve zijn. Waar de heer Bruins en ik elkaar vinden, is dat het op dat traject voor de reiziger per saldo veel beter kan. Ik kan echter niet op voorhand een toeslag weghalen die eerder is afgesproken. Ik zou ook niet weten hoe ik dat financieel zou moeten plooien. Dat verhaal hoort er ook bij.

De **voorzitter**:
Nu gaan we door naar het onderwerp waar de heer Smaling op zit te wachten.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat snap ik, voorzitter. Dat is de marktverkenning. In het verleden is er veel debat gevoerd over de vraag of wel of niet aanbesteed zou moeten worden. Ik heb het historische perspectief geschetst. Inmiddels zegt men op zichzelf in de Kamer: tijdens deze concessie gaan wij niet opnieuw aanbesteden. Ik ga dat inderdaad niet doen, want ik kan het contract met NS niet zomaar opzeggen. Dat kan alleen — en dan kom ik eigenlijk uit bij mevrouw De Boer — als er sprake is van wanprestaties en van het zogenaamde "three strikes out"-verhaal.

Er is toegezegd dat er onderzoek zal worden gedaan naar scenario's voor spoorordening en marktwerking voor de periode na 2024. Daarbij kijken we natuurlijk ook expliciet naar de hsl. Ik wil op de uitkomsten van die scenario's nu niet vooruitlopen. De Kamer heeft immers gevraagd om die uitkomsten in het voorjaar op te leveren. Verder heeft de Kamer gezegd: zorg ervoor dat er in een volgende kabinetsperiode een keuze gemaakt kan worden. Eerder is overigens al toegezegd dat uiterlijk bij de midterm review van de concessie in 2019 bepaald zal worden of een aanbesteding van de concessie na 2024 aan de orde is. De prestaties van NS, de gevolgen van de decentralisaties en de ingroei van het hsl-aanbod zijn dan belangrijke criteria. Dus ofwel na de scenariostudie ofwel na de midterm review kan de beslissing worden genomen om de hsl opnieuw aan te besteden. Dat is uiteindelijk een politieke beslissing. Daarna kunnen concrete voorbereidingen worden getroffen om de hsl-concessie opnieuw aan te besteden.

Hoe zit het dan nu precies met de marktverkenning? Waarom is die nodig? Een aantal leden heeft dat gevraagd. Ik wil meer duidelijkheid over de prestaties en diensten die andere partijen dan NS zouden kunnen leveren op de HSL-Zuid. Hiermee kunnen we NS prikkelen om tot het uiterste te gaan om de prestaties te verbeteren. Met de resultaten van de marktverkenning kunnen wij samen met NS bekijken of er een goede aanvulling mogelijk is op de diensten van NS, waardoor er uiteindelijk een beter product is voor de reiziger. Het was ons immers om de reiziger te doen.

De marktverkenning is niet de start van een aanbesteding. Dat is belangrijk om te zeggen. Maar het is wel een serieuze verkenning van de mogelijkheden die andere vervoerders hebben. Vanochtend heeft de Kamer van de ACM gehoord dat dit altijd moet plaatsvinden op een wijze waarbij de concurrentiegevoelige aspecten erkend en geborgd worden. Afhankelijk van de uitkomst kan dit uiteindelijk leiden tot bijvoorbeeld samenwerking met NS binnen de vervoersconcessie.

Dit kan bovendien inzichten opleveren die van belang zijn voor het mogelijk inzetten van een ultimum remedium, namelijk om het hsl-deel van de vervoersconcessie in te trekken. Men heeft het over three strikes en vraagt wat dat betekent. Eerder vanavond is er ook gesproken over blaffen, maar niet bijten. Als je ooit wilt bijten, is mijn stelling dat het misschien wel handig is om te weten of je dat kunt doen. Het is niet zo dat NS de marktverkenning doet of leidt — want dat is een beetje de suggestie — of dat de gegevens

bij de directeur van NS op het bureau belanden en dat hij daar naar hartenlust in mag gaan shoppen, om het even heel plat te zeggen. Dat gaat we dus niet zo doen. Het is wel zo dat de Staat daarmee een inzicht krijgt in wat een reëel aanbod zou kunnen zijn. Wij zullen dat onafhankelijk laten bekijken, deels via een bureau, zodat we kunnen toetsen of een bod al dan niet te rooskleurig is.

Dat lijkt mij om twee redenen van belang. Eerst moet worden bezien of de prestaties die nu geleverd worden, kunnen worden gekenmerkt als een vorm van onderpresteren. Als dat zo is, moeten we de eisen die wij stellen aan NS opschroeven. Mochten we ooit in een "three strikes"-situatie terechtkomen, dan zou ik wel willen weten of ik er iets voor terugkrijg wat in ieder geval beter is, als ik dan uiteindelijk ultiem de concessie moet intrekken. Om die reden is de marktverkenning echt van belang. Daarmee krijgen we een beter inzicht in wat er eventueel aan prestaties mogelijk is. Het is niet zo dat bedrijven daarmee hun geheimen prijsgeven of dat ze zich als het ware in handen leggen van NS. Als er bedrijven zijn die vinden dat zij het beter kunnen — en ik ken ze — dan is dit wel het moment om dat een keer te laten zien. Dat kan via deze marktverkenning. We zullen het zo inrichten dat daarmee de positie van het bedrijf en de concurrentiegevoeligheden die daarbij een rol spelen ook geborgd worden, want dat lijkt mij volstrekt fair.

Ik nodig dus andere vervoerders uit om wel hun inbreng te leveren. Het is aan hen om te laten zien dat zij het beter kunnen. Dat moeten ze niet aan de directeur van NS laten zien, maar aan mij. Wie heeft daar dan eigenlijk bezwaar tegen? Dat zou ik dan wel eens willen weten. Waarom mag dat niet?

De **voorzitter**:
Ineens was het stil.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat is goed.

De **voorzitter**:
Ik ga toch de heer Smaling het woord geven, want die heeft tot nu toe nauwelijks geïnterrumpeerd.

De heer **Smaling** (SP):
Was dit het einde van het blok? Ik ben zo gewend aan die blokken.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, bijna, maar ik neem de rest wel mee in mijn antwoord. Dat komt wel goed.

De heer **Smaling** (SP):
Wat ik aan de orde wil stellen, is überhaupt de keuze om zo'n marktverkenning te doen. Met alle wijsheid van de afgelopen 25 jaar, met alle respect voor het enquêterapport, maar op een gegeven moment weet je het niet meer. Wat ga je dan doen? Een marktverkenning. Er liggen nu allerlei scenario's voor. Ik kan me voorstellen dat dit weer een heleboel onrust gaat creëren, terwijl er juist zo'n behoefte is aan rust. Vindt de staatssecretaris het überhaupt een goed idee om zo'n marktverkenning te gaan doen in de situatie waarin we nu verkeren?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Die onrust is er. Ik ben het eens met het uitgangspunt dat het juist voor het spoor belangrijk is om die rust terug te brengen. Nu zien we dat er steeds van alles letterlijk boven de markt zweeft, maar zoals ik net al zei weet niemand zeker of dat een reëel aanbod is. Ik heb ook te maken met iets wat uw Kamer wederom in meerderheid eerder heeft gezegd, namelijk: three strikes and you're out. Op het moment dat je in zo'n situatie terechtkomt, vind ik het wel van belang, ook als rijksoverheid en ook als concessieverlener, om te weten of als die three strikes daadwerkelijk aan de orde zijn, ik ook nog een ander en beter aanbod tegemoet kan zien. De Kamer heeft zelf die spelregel ingesteld. Daar was de heer Smaling het ongetwijfeld toen niet mee eens, maar hij is er wel. En dan moet je daar ook een antwoord op formuleren. Er wordt door allerlei vervoerders gezegd dat zij het veel beter zouden kunnen. Dan is dit het moment om te laten zien dat je dat ook kan waarmaken en dat hoef je echt niet te doen onder omstandigheden die je bedrijf in de problemen brengen, want dat zou ik verkeerd vinden. We moeten dat goed borgen en dat gaan we ook doen, maar we zullen die discussie wel helder moeten krijgen. Als de Kamer zelf zo'n maatregel voorstelt en zij mij vraagt om op enig moment te bijten, dan wil ik wel graag zeker weten of dat iets gaat opleveren. Dat lijkt mij wel van belang.

De heer **Smaling** (SP):
Is de staatssecretaris dan niet bang dat zij iets veroorzaakt wat helemaal bol staat van de bluf, waarbij zaken worden beloofd die op geen enkele manier zijn waar te maken? Kijk terug naar het hele proces. Minister Zalm heeft gouden bergen in het vooruitzicht gesteld door het openbaar aanbesteden van de HSL-Zuid. Daar is helemaal niets van terechtgekomen. Premier Kok zei, toen hij in Andere Tijden gevraagd werd waar hij met minder plezier op terugkijkt, dat er te veel is geliberaliseerd tijdens Paars II. In retrospectief pleiten alle conclusies er niet voor om deze weg weer te kiezen. Het is wel duidelijk dat de staatssecretaris nog geen weg kiest, maar de suggestie dat er een weg gevolgd kan worden die absoluut niet wenselijk is als je terugkijkt naar de afgelopen 25 jaar, schemert nu wel weer.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, want opdat er geen zaken worden beloofd die niet waargemaakt kunnen worden of die te rooskleurig zijn, moeten we het onafhankelijk laten toetsen. We kijken natuurlijk ook zelf mee. Zo wordt de kans verkleind dat mensen daarin een rol kunnen spelen. Wat de heer Smaling zegt, is wel terecht. Op dat punt moeten we heel precies zijn. Ik ben met hem van mening dat we ons geen zand in de ogen moeten laten strooien. Om die reden zal ik zorgen dat de marktverkenning serieus wordt opgezet, dat die te beoordelen is en dat die waargemaakt moet kunnen worden. Als dat niet zo is, moeten we daar onze conclusies uit trekken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Over dit blok heb ik drie korte vragen. Ik vind dit een belangrijk punt, en daarom heb ik juist hierover een hoorzitting aangevraagd met een instantie die ik verder niet bij naam zal noemen omdat die zich hier niet kan verantwoorden.

Mijn eerste vraag gaat over de marktconsultatie waarbij andere partijen mogen meedenken. Wat is er veranderd ten opzichte van 2013, toen dat voorstel ook gedaan werd en het kabinet zei dat we dat niet gingen doen? Wat is er nu echt veranderd?

Staatssecretaris **Dijksma**:
De heer Van Helvert gebruikt een ander woord dan ik. Hij heeft het over een marktconsultatie. Dat is een formele, eerste stap op het moment dat je een aanbesteding begint. Dat doen we niet.

De **voorzitter**:
Dat was vraag één.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is een mooi formeel antwoord. Ik zal het anders formuleren ...

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, dat is een feitelijk antwoord.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nee, nee, dat is allemaal een beetje eromheen draaien. Waarom mochten andere partijen destijds niet meedenken en nu wel? Wat is daarin veranderd?

Staatssecretaris **Dijksma**:
De Kamer vond het, alles afwegende, in meerderheid een reëel voorstel van het kabinet.

De **voorzitter**:
Uw laatste vraag.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Toch is dat raar, want toen was de situatie al even dramatisch en moest er een alternatief komen. Toen is ook gezegd: laat andere partijen meedenken. Dat is weggewuifd. Het kabinet kan dan wel zeggen dat de Kamer het heeft weggewuifd, maar voordat de Kamer dat deed, ontraadde het kabinet het zelf. Het kabinet heeft er dus ook voor gekozen om dat voorstel weg te wuiven en verbergt zich nu achter de Kamer. Dat is dus blijkbaar hoe de staatssecretaris dat nu wil doen.

Mijn volgende vraag gaat over "three strikes out". Dit is een essentieel punt. Wat is nou three strikes out? Is dat als je drie weken achter elkaar niet goed functioneert, drie losse keren, drie maanden, of kan het pas op z'n vroegst na drie jaar?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat laatste is in de schriftelijke beantwoording heel precies aan de Kamer voorgesteld. Ik kan de antwoorden er nog wel bijhalen. Er is gemeld dat het om de prestaties gaat, dat het om dezelfde prestatie moet gaan en dat het opeenvolgend moet gebeuren. Ik zal de antwoorden er even moeten bij pakken om het nog een keer precies te melden. Die afspraken zijn eerder heel nauwkeurig met de Kamer gemaakt.

Op het eerste punt wil ik me niet verschuilen of flauw doen; helemaal niet. Er is destijds, volgens mij door het vorige kabinet, een andere afweging gemaakt. Dat had ook betrekking op de discussie die toen speelde over wat er eventueel gedaan moest worden met een deel van de rest van het hoofdrailnet, omdat de vervoerder destijds zei: ik wil daar misschien ook wel meer op doen. Al met al was er een opeenstapeling van afwegingen waardoor is gezegd: dat doen we niet. Dat is hier besproken en door een meerderheid geaccordeerd. Dat zijn de feiten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De staatssecretaris geeft helder aan waarom ze die marktverkenning wil. Ze zegt dat we het of nu kunnen verbeteren of als we aan het eind van three strikes out zitten. Dan hebben we er ook een beeld van of het er überhaupt beter op wordt. Dan is het natuurlijk wel heel erg belangrijk dat we het idee hebben dat de inrichting van die marktverkenning zodanig is dat we een reëel beeld krijgen van wat er mogelijk is. De constellatie van die marktverkenning is dat de NS eerst de mogelijkheid krijgt om het te gaan doen en dat het daarna eventueel in onderaannemerschap zou gaan. Om er dan toch nog iets goeds uit te krijgen, is een heel zorgvuldige inrichting vereist. Ik zeg het maar even kort door de bocht. Misschien kunnen we het vanavond niet allemaal in detail met elkaar uitdiscussiëren. Wanneer wil de staatssecretaris de Kamer een beeld geven van hoe zij van plan is om die marktverkenning in te richten? Kunnen wij daar dan nog met haar over spreken, zodat we een gedeeld beeld hebben van hoe we het gaan doen? Dan krijgen we niet achteraf de discussie dat zij het anders in had moeten richten.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik denk dat ik net na de zomer de Kamer daarover een brief kan sturen. Ik heb dat nu niet eerder in werking gezet omdat ik heel goed begrijp dat het gevoelig ligt. Je ziet dat ook in het debat. Er zijn ook mensen die aan mij vragen waarom ik het niet allang gedaan heb. Dat is omdat het onderwerp politiek discussie oplevert. Als wij zo'n stap zetten lijkt het mij goed om de Kamer zo veel mogelijk mee te nemen in het proces. Ook hier geldt dat transparantie eerst komt. Ik vind het van belang dat de Kamer dat met mij kan afwegen. Is dat goed ingericht? Is dat goed geborgd? Laten wij de Kamer na de zomer die brief sturen. Dan kan de Kamer dat met mij samen beoordelen. Dat bied ik graag aan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik dank de staatssecretaris voor deze toezegging. Ook ik vind het logisch dat de staatssecretaris dat nu nog niet allemaal heeft gedaan, want dit is het eerste moment dat we met elkaar spreken over de kabinetsreactie. Na de zomer lijkt me dus uitstekend.

De **voorzitter**:
Ik zie u nog steeds staan, mijnheer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik had nog geen vervolgvraag gesteld over het punt van de three strikes out.

De **voorzitter**:
U hebt vier vragen gesteld. Maar goed, stelt u uw laatste vraag.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb hier drie vragen over, omdat dit een essentieel punt is. In het vorige blok heb ik geen vragen gesteld, dus staat u mij dit alstublieft toe. Ik begrijp dat het laat is. Ik heb dat stuk over three strikes out gelezen in de beantwoording. Ik stel hier vragen over, omdat ik dat niet expliciet helder vond. Als ik het goed begrijp moeten ze drie jaren achter elkaar op dezelfde plek dezelfde fout maken. Kan het dan dus voorkomen dat de vertraging op het stuk het ene jaar door bladeren komt, het volgende jaar door deuren die openslaan en het jaar erna door wind op een brug? Dan heb je drie verschillende fouten, maar wel drie keer vertraging op een stuk. Kan dat een volgende keer een excuus zijn van de NS? Ik snap dat het wat kinderachtige voorbeelden zijn, maar het zijn helaas voorbeelden uit de praktijk.

De **voorzitter**:
Wat zijn uw andere vragen?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik zal ze inderdaad in één keer doen. Andere partijen mogen met een aanbod komen en dan bekijken we hoe we dat doen. Ik vraag me toch af of de staatssecretaris in de gaten heeft hoeveel werk het voor een andere partij is om met een fatsoenlijk aanbod te komen. De staatssecretaris gaat namelijk met een heel ministerie beoordelen of het fatsoenlijk is en dan mag de NS ook nog eens kijken of het fatsoenlijk is voor de NS het zelf al dan niet gaat uitvoeren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat laatste vind ik, nogmaals, geen heel fair beeld. Het is niet zo dat de NS daar van mij uit in kan gaan shoppen. Dat heb ik net ook gezegd. Daar moeten we elkaar echt goed op begrijpen. Dat zou ook geen recht doen aan de positie van de anderen. Ik weet inderdaad dat dat veel werk is. Anderen zeggen juist dat ze het al jaren klaar hebben liggen. De heer Van Helvert is een van de Kamerleden die dat telkenmale opbrengt. Als het al jarenlang klaarligt, dan wil ik het ook wel graag zien.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat heeft de staatssecretaris gezien. In het rondetafelgesprek heeft ze dat zelf gezegd. Deze staatssecretaris heeft al een gesprek gehad met een van die aanbieders als een soort kennismaking toen ze aantrad. Dat is in het rondetafelgesprek gezegd. Toen hebben we het voorstel gepresenteerd. Het ligt gewoon op tafel. Het is er.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Laat ik het zo zeggen: het voorstel zoals het er kennelijk ligt, heeft voor mij nog niet voldoende diepgang om daadwerkelijk te kunnen beoordelen of dat überhaupt een reëel alternatief zou zijn. Ik zou dat dan graag laten beoordelen. Ik heb met een van de vervoerders inderdaad een kennismakingsgesprek gevoerd. Daarin heeft de vervoerder opnieuw aan mij bevestigd: wij zouden dat veel beter kunnen doen. Toen hebben wij nog gevraagd: wat zijn dan de eventuele voorwaarden? Daar hebben ze met mij over gesproken, maar dat was een besloten gesprek, dus ik wil daar liever niet te veel over uitweiden. Als ze echt denken dat ze het beter kunnen, dan moeten ze ons in de gelegenheid stellen om dat te toetsen. Dat moeten wij doen met respect voor het bedrijf en onafhankelijk en niet op een wijze waarop het in de problemen komt qua concurrentie, want dat zou ik met de heer Van Helvert niet fair vinden. Ik denk dat er niks mis mee is als wij het een keer echt laten toetsen.

Welke gevolgen heeft dat "three strikes"-principe? In het antwoord op vraag 16 staat dat het gaat om het meermalen onder de bodemwaarde scoren van eenzelfde prestatie-indicator. Zoals bekend heeft NS in 2015 onder de bodemwaarde voor de prestatie-indicator "vervoerscapaciteit HSL-Zuid-diensten" gescoord. Overigens scoorde het bedrijf niet onder de bodemwaarde "reizigerspunctualiteit". Dat is het antwoord. Volgens mij is dat antwoord vorig jaar maart gegeven in een uitgebreide brief. Dat is allemaal al met de Kamer gedeeld, besproken en afgeconcludeerd, als ik zo vrij mag zijn.

De heer **Houwers** (Houwers):
Heel kort en punctueel: de staatssecretaris vroeg wie er nou tegen een marktverkenning kan zijn. Ik denk dat niemand daartegen is. Ik snap dat de staatssecretaris zo'n verkenning graag zou willen hebben. Wat brengt de staatssecretaris ertoe om te denken dat de marktpartijen dat ook zouden willen? Wat is het voordeel voor Arriva of welk bedrijf dan ook om een plannetje voor te leggen in de wetenschap dat het tot 2024 vrijwel zeker niet aan de beurt komt, tenzij die three strikes out aan de orde zijn.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Omdat zij steeds zeggen dat zij willen laten zien dat zij het beter kunnen. Zij vragen er zelf om. Ik kan niet nu een nieuwe aanbesteding starten, maar ik wil wel recht doen aan de opmerking van anderen dat zij het beter kunnen. Als het zo is dat prestaties beter geleverd kunnen worden in samenwerking met NS, dan kan men natuurlijk ook de lijn als het ware onderaanbesteden. Daar is helemaal niets op tegen. Daarmee kan men een stukje van de dienst binnen de concessie pakken. Er is wel degelijk de mogelijkheid dat men niet alleen zijn waarde laat zien, maar ook daadwerkelijk een effect daarvan als men gaat meedoen met zo'n lijn.

De heer **Houwers** (Houwers):
Dan moet er dus een vorm van verlokking zijn om die bedrijven zo ver te krijgen. De staatssecretaris ziet dat ook in. Het lijkt mij goed dat wij zo meteen bespreken wat die verlokking is. De staatssecretaris moet de bedrijven ook iets toezeggen. Is zij dat van plan?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, dat ben ik niet van plan. Ik heb al gezegd dat ik niet op voorhand toezeg dat wij gaan aanbesteden. De Kamer heeft zelf gezegd dat eerst de scenario's moeten worden bekeken. Pas dan weten wij wat de ordening van het spoor zal zijn. Het eerste momentum dat steeds in beeld gebracht is om opnieuw te bekijken of er na 2024 aanbesteed moet worden, is de midterm review van 2019. Het is mogelijk dat de scenario's die de Kamer voorbereid krijgt, eerder tot een uitspraak leiden. Dat is in een volgende kabinetsperiode uiteraard aan de Kamer die er dan zit en het kabinet. Ik ga daar nu niet op vooruitlopen. Ik heb alleen helder aangegeven dat de Kamer eerder op initiatief van mevrouw De Boer het "three strikes out"-principe heeft ingebracht. Dat betekent ultiem dat er bij onderprestatie een vervoersconcessie deels zou kunnen worden ingetrokken, in dit geval op de lijn. Op zo'n moment is een marktverkenning een belangrijk instrument. Daarover is de heer Houwers het met mij eens.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik wil hier even bij aanhaken. Voor wie doen wij die marktverkenning? Wat is het doel ervan? Het doel is niet om die "three strikes out" dan maar niet te doen omdat er toch niks ligt, nee, het doel is het beantwoorden van de vraag hoe wij een beter bod voor de reiziger kunnen neerleggen. Dat is de aap die de NS op de schouder krijgt. De NS zal aan die nieuwe prestatie-indicatoren die daaruit komen, moeten voldoen. Dat wordt ook meteen de basis voor de "three strikes out". Als de NS er niet aan kan voldoen of als de NS daarvoor geen andere vervoerder kan inzetten, treden die "three strikes out" automatisch in werking. We zullen dat bod dan met een andere vervoerder moeten realiseren. Ik wil dus even terug naar het doel van de marktverkenning. Ja, het doel is de reiziger. Ja, het doel is de nieuwe prestaties van de NS definiëren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zoals mevrouw De Boer zegt, is het van groot belang dat we dit vooral doen ten gunste van de reiziger. Dat is ook steeds het uitgangspunt van de enquêtecommissie geweest. Het is verder van belang dat het ook ons uitgangspunt is dat de concessie aan de NS wordt verleend. U steunt dat allemaal. Niemand van u zegt: we moeten nú beginnen met aanbesteden. Dat is heel belangrijk.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is uitlokking.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is geen uitlokking. U heeft gezegd dat u het voor de nieuwe concessieperiode wil regelen of heb ik u verkeerd begrepen?

De **voorzitter**:
Mijnheer Helvert, u mag het alleen uitleggen.

Ik ga het aantal interrupties echt beperken, want dit loopt helemaal uit de hand.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Maar dit is wel een essentieel punt.

De **voorzitter**:
Alles wat we hier bespreken, is essentieel. U hebt samen met mevrouw Van Veldhoven echt heel veel interrupties geplaatst, maar het kan niet zo zijn dat er na elke zin opnieuw vragen worden gesteld. Ik zou graag zien dat u daarmee rekening houdt. Tot nu toe heeft de staatssecretaris 26 minuten gesproken en heeft zij een uur lang gereageerd op interrupties.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Oké. Dat klopt, maar dat hoort bij een debat. Ik zal mij zo veel mogelijk beperken.

De staatssecretaris zegt: u wilt het allemaal nu niet gaan aanbesteden. Van mij mogen we het nu best aanbesteden, alleen zegt iedereen dat dat heel veel geld kost. Als de NS erkent dat zij na vijftien jaar geen fatsoenlijk product kan leveren en als de NS zegt dat zij het toestaat dat iemand die het beter kan dan zij, het gaat doen, dan ... Natuurlijk zullen daar voorwaarden aan verbonden worden als het overnemen van personeel en treinen en wat dies meer zij. Als de NS haar fouten inziet en zegt dat ze toestaat dat iemand het gaat doen die het beter kan, dan ... Als de NS zegt dat zij voortaan de reiziger op één heeft en dat zij haar opdracht zal teruggeven als iemand het beter kan, dan zeg ik: prima. Doordat de staatssecretaris zo vaak herhaalt "u zegt dat we niet gaan aanbesteden", lijkt het erop dat ik het ook zou uitsluiten, maar ik sluit het zeker niet uit.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ga niet over uw standpunt. Ik ga vooral over mijn eigen standpunt, maar ik heb dat wel steeds in het debat beluisterd. Volgens mij heeft u, ook in de media, nadrukkelijk gezegd dat het gaat om de periode na 2024. U wilt nu alvast uw punt maken en dat is uw goed recht, maar ik zou zeggen: laten we eerst de scenario's, waarvan u ook zegt dat we die in beeld moeten brengen, daadwerkelijk in beeld brengen. Op basis daarvan kun je vervolgens beslissen hoe de spoorordening eruit moet gaan zien. Als u dat niet als aanknopingspunt ziet voor de beslissing wat te doen met de concessie na 2024, wijs ik u er toch ook op dat we met elkaar hebben afgesproken dat we de midterm review in 2019 daarvoor zullen gebruiken. Dan zitten we nog vijf jaar voor het einde van de concessie en ik denk echt dat dat vroeg genoeg is.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik kom dan nu toe aan ...

De **voorzitter**:
Sorry, mevrouw De Boer. U had inderdaad nog een aanvullende vraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De heer Van Helvert kwam er eigenlijk tussendoor fietsen.

De **voorzitter**:
Dat heb ik ook gezien.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb nog niet een volledig antwoord gekregen op mijn vraag. Die aap, de uitkomsten van de marktverkenning, moet de NS op de schouder krijgen. Dat is wat de NS moet uitvoeren en dat is ook de basis voor de "three strikes out".

Staatssecretaris **Dijksma**:
Maar dan wel binnen de concessievoorwaarden die we met de NS hebben afgesproken. Dat zeg ik er wel bij, want in de brief van maart zijn de exacte voorwaarden opgenomen waaronder zoiets kan, hoe dat vorm moet worden gegeven en voor wie de verantwoordelijkheid voor een aantal zaken moet nemen. Dat zeg ik er bij wijze van bijsluiter bij, maar mevrouw De Boer weet dat natuurlijk ook.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik ga niet uitdiscussiëren welke voorwaarden hierop wel of niet van toepassing zijn. Als het de uitkomst van de marktverkenning is dat het aanbod op de hsl beter kan en dat het aanbod omhoog moet, zal de NS daaraan moeten voldoen. Ik ga verder niet in discussie over de vraag welke voorwaarden wel of niet binnen de concessie vallen. Als het de uitkomst is dat het aanbod beter kan, zal de NS, binnen de afspraken van de concessievergoeding en de dividendafspraken, die prestatie moeten leveren. Dat is overigens ook een duidelijke conclusie van de enquêtecommissie en die moeten we ons ter harte nemen, want het gaat ons om de reiziger die in het verleden is vergeten. Dat is het uitgangspunt en het gaat dus niet om de vraag of het wel of niet binnen de concessievoorwaarden valt. Nee, het aanbod dat eruit komt, telt!

Staatssecretaris **Dijksma**:
Mevrouw De Boer geeft nu zelf aan dat er wel degelijk een aantal voorwaarden zijn, en dat vind ik terecht. Zij noemde het dividend en dergelijke. Het gaat ook om de rentabiliteit van het hele verhaal. Dat zullen wij altijd meewegen. Het moet uiteindelijk een reëel verhaal zijn, en dat moeten wij dan kunnen inpassen. Maar laten wij helder zijn over de inzet van het kabinet. Wij doen het niet voor niets. Wij doen een marktverkenning echt niet om haar te negeren.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik reageer met een heel korte opmerking, daarna houd ik op met interrupties, voorzitter. Wat mij betreft moet in de marktverkenning al worden meegenomen wat haalbaar is. Daarvoor is die marktverkenning. Wat er uit de marktverkenning komt, is haalbaar, en dat moeten wij voor de reiziger neerzetten op de hsl.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik wil er geen woordenspel van maken. Natuurlijk zullen wij in de marktverkenning kijken of het een reëel aanbod is. Daarom willen wij daarop ook een onafhankelijke toets laten doen. Of het een reëel aanbod is, heeft te maken met de financiële inpasbaarheid en de vraag of het echt beter is voor de reiziger. Nogmaals, ik zal ervoor zorgen dat de Kamer daarover na de zomer een brief krijgt. Daarin kan mevrouw De Boer heel precies meelezen of dit helemaal in haar geest gebeurt.

Voorzitter. Zo kom ik vanzelf bij de scenario's spoorordening. De enquêtecommissie beveelt aan om scenario's uit te werken, en dat gaat het kabinet dit jaar ook doen. Er worden vier hoofdscenario's uitgewerkt voor de marktordening na 2024, en daarbij bekijken wij om het kort te zeggen het hele spectrum. Aan de ene kant van het spectrum werken wij een scenario uit waarbij het gehele spoornetwerk onderhands wordt gegund aan NS. Aan de andere kant van het spectrum werk ik een scenario uit waarbij het spoornetwerk in meerdere kavels wordt opgedeeld en openbaar wordt aanbesteed. Ik zeg alvast tegen de heer Madlener, die daarnaar vroeg, dat wij inderdaad alle scenario's serieus zullen bekijken en bij elk scenario ook de effecten voor de reiziger, voor de dagelijkse uitvoering van het vervoer evenals voor de kosten daarvan in kaart zullen brengen. Dat lijkt me heel terecht. Daarbij komt natuurlijk ook de rolverdeling binnen het Rijk aan de orde, want mijn collega van Financiën, de aandeelhouder, is er vanuit zijn rol betrokken, terwijl ik erbij betrokken ben van de kant van het openbaar vervoer.

Het onderzoek moet ertoe leiden dat voor alle partijen duidelijk is hoe het publieke belang van een goed en betaalbaar spoorvervoer geborgd kan worden en welke marktordening daarbij past. Het publieke belang brengt me meteen bij de opmerkingen van mevrouw Van Tongeren, aan wie ik had beloofd om dat te noemen. Dat publieke belang is er. Hoe wij het gaan doen, is en blijft een politieke keuze. Misschien mag ik wel vaststellen dat het debat daarover, dat ik eerder een aantal jaren vanuit een andere rol in de Kamer heb meegemaakt, eigenlijk al jarenlang hetzelfde is. Als het gaat om rust op het spoor, zou het misschien wel goed zijn als wij hierin een keer — dat zal niet meer in deze kabinetsperiode zijn — voor een wat langere tijd een heldere keuze maken, en het ook zo doen. Als je van een afstand kijkt naar alle debatten die wij met elkaar voeren, zie je de pendule eigenlijk elke keer heen en weer slingeren. Dat is voor de mensen die dagelijks op het spoor hun werk moeten doen, soms best lastig.

Het is belangrijk dat het onderzoek onafhankelijk wordt uitgevoerd, zo zeg ik tegen mevrouw De Boer en de heer Madlener. Begin volgend jaar moet dat onderzoek klaar zijn, zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven. Tegen de heer Smaling zeg ik: ja, wij gaan natuurlijk ook dingen meenemen die al eerder onderzocht zijn. Dat moet een goede basis bieden voor een toekomstbestendige keuze. Straks kom ik in een apart blok terug op ProRail.

Mevrouw De Boer vroeg waarom ik niet precies de scenario's van de parlementaire enquêtecommissie heb genomen. Wij hebben die scenario's in onze onderzoeksvraag doorvertaald in vier hoofdscenario's, waarmee wij voor de Kamer verschillende punten in beeld willen brengen in een gefaseerde keuze. Daarmee hopen wij juist de hele reikwijdte waarop de enquêtecommissie heeft gedoeld, echt in beeld te brengen.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg nog of wij het regionale openbaar vervoer kunnen meenemen. Wij nemen het regionale spoorvervoer inderdaad mee, maar het regionale openbaar vervoer via bus en tram nemen wij niet mee, want dat is echt een andere markt. Dat zou ook een enorme complexiteit met zich meebrengen voor het totale onderzoek. Ik zeg de leden echter wel toe dat ik zal bekijken wat het kan betekenen voor de reis van deur tot deur. Dat is een belangrijk element en laten we er daarom voor zorgen dat we dat meenemen. Ik zeg de leden ook toe dat de ACM, net als alle andere partijen, daarbij zal worden betrokken vanuit haar rol als toezichthouder op het gebied van mededinging. Dat gaan we dus doen.

Er zijn veel vragen gesteld over ProRail en dat kan ik mij ook goed voorstellen. Het kabinet wil ProRail inderdaad omvormen tot een publiekrechtelijke organisatie. Naar aanleiding van het rapport van de enquêtecommissie heeft het kabinet de ordening van het hele spoor bekeken. We hebben daarnaast apart naar ProRail gekeken. Ik zal daar zo nog even op terugkomen, maar ik heb dat gedaan, omdat bijna alle leden mij daar op verschillende wijzen en in verschillende bewoordingen ontzettend hartstochtelijk toe hebben aangespoord tijdens een van de eerste debatten die wij daarover in december hebben gevoerd.

ProRail is een publieke organisatie, omdat de taken die het uitvoert 100% publiek zijn. Er worden ook heel veel publieke middelen gespendeerd. Om die reden vind ik dat ProRail een publiekrechtelijke organisatie dient te zijn, en geen bv met een raad van commissarissen. ProRail kan als bedrijf uiteraard een eigen koers bepalen, maar ik vind dat de sturing vanuit het publieke belang moet plaatsvinden. Ik wil daar overigens niet mee zeggen dat dit nu niet het geval zou zijn; dat vind ik wel belangrijk om aan te geven.

Uit de debatten die de leden met mij en met mijn voorganger hebben gevoerd, blijkt dat de leden de bewindspersoon vaak rechtstreeks om een soort verantwoordelijkheid ten aanzien van ProRail vragen. Maar ik heb die verantwoordelijkheid formeel gezien niet. Er werd net gerefereerd aan de tijd dat mevrouw Huizinga-Heringa nog op deze post zat en ook zij gaf destijds aan dat zij er niet over ging. Er spelen een heleboel belangrijke dingen rond het beheer en het onderhoud en rond alles wat met de aannemerscontracten te maken heeft. Ik denk dat ik geen goed verhaal heb als ik tegen de leden moet zeggen dat ik daar niet over ga. De leden zouden dit eerlijk gezegd ook helemaal niet accepteren. Totaal niet zelfs, want zij vinden dat ik daar wel over ga. Voor mij geldt dat als ik ergens over ga, ik er ook écht over ga. Dat betekent bijvoorbeeld dat ik geen discussies moet willen voeren met de raad van commissarissen over het toepassen van de WNT, want als de leden daarom gevraagd hebben en ik het een goed idee vind, dan gaan we het gewoon doen en dan moet het dus ook gewoon geregeld kunnen worden. Dat betekent ook dat er geen discussies gevoerd moeten worden over de vraag welke rapporten er al dan niet opgestuurd moeten worden en of dat ook geldt voor de eventuele achterliggende rapporten. Als de leden mij om bepaalde dingen vragen of als ik denk dat bepaalde dingen verstandig zouden zijn, moet ik er ook voor kunnen zorgen dat die dingen gaan gebeuren. Ik wil niet dat ik de hele tijd via een soort U-turn of door een leemlaag heen debatten moet voeren.

Ik ben heel blij dat er zo opvallend veel steun is voor de ontwikkeling die ProRail nu doormaakt. Dat is top! Laten we dat alsjeblieft nog een jaartje vasthouden, want dat is best fijn. Er is heel veel gedaan om de directiestructuur te verbeteren, en dat was ook nodig. Er is veel meer financiële expertise in huis gehaald en men is druk bezig om beter grip te krijgen op de zaak, en ook dat was nodig. We moeten daarnaast de sturingsrelatie tussen het departement en ProRail verbeteren, en dat betekent niet alleen dat er bij ProRail iets moet veranderen. Dat betekent ook iets voor ons, voor mij en voor mijn mensen. We moeten dat absoluut beter doen. Ik koppel dit echter los van alle scenario's die de leden voor ogen hebben, want uit de debatten van de afgelopen jaren blijkt dat dit echt een no-regretstap is. De heer Van Helvert suggereerde dat tenminste één scenario niet doorgevoerd zou kunnen worden als ProRail publiek wordt, maar ik zie niet in om welk scenario dat gaat. Zelfs als de Kamer op termijn zou besluiten om alles publiek te maken en in één holding onder te brengen, dan zal die bv om te beginnen publiek moeten worden. Anders klopt het namelijk niet. Als wij omgekeerd zouden besluiten om vanaf 2025 het hele spoor in Nederland totaal te liberaliseren, dan is het des te belangrijker dat de capaciteitsverdeler op dat spoor een publiekrechtelijke functie heeft en onafhankelijk is, geen bedrijf. In elk van de scenario's is deze stap dus no regret. Dit ondersteunt alle verbeteringen die al zijn ingezet, die ik steun en toejuich. Ik vind ook dat er rust rondom ProRail moet komen. Dit gaat overigens niet over de mensen die in de organisatie werken. Dit gaat puur over de sturingsrelatie tussen mij als verantwoordelijk staatssecretaris, die in deze Kamer verantwoording aflegt, en de top van het bedrijf. Het gaat over de zaken die ik met de top van het bedrijf regel. Dat doe ik graag direct, zonder tussenkomst van een raad van commissarissen. Ik neem de vrijheid om vast te stellen dat een heleboel Kamerleden mij nog geen halfjaar geleden hebben aangespoord om het zo te gaan doen. Ik reken dus een klein beetje op de consistentie van de Kamer in dezen. Zij heeft mij dit gevraagd. Nu lever ik, maar zeggen verschillende leden dat we het misschien toch even hadden moeten uitstellen. Ik denk dat dat niet nodig is, omdat de scenario's in alle gevallen een vrije afweging vragen. Deze stap zou in mijn ogen ook geen gevolgen hoeven te hebben voor een heleboel mensen in de organisatie. Daar moeten wij wel goed op letten, want voor die mensen wil ik ook graag rust. Voordat wij een ultieme beslissing nemen over de vorm, ga ik dit uiteraard allemaal bij de Kamer neerleggen. Ik vraag haar dus gewoon de ruimte om dat voorstel eind dit jaar hier neer te mogen leggen. Opnieuw zou ik willen vragen: wat kan daar nou op tegen zijn?

De heer **Smaling** (SP):
Nou, niks!

De **voorzitter**:
Dat vind ik nou echt een sterke tekst, mijnheer Smaling!

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ook!

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik kijk daar toch anders tegen aan. Ik ben even op zoek naar de logica. We hebben het over de Fyra-enquête, we hebben het net even over de Nederlandse Spoorwegen gehad en we hebben het nu over ProRail. Minister Dijsselbloem zei net dat we rustig aan moeten doen met de NS. We moeten ze de tijd geven. Maar bij ProRail moeten we opeens haast maken; ze moeten nog dit jaar onder het ministerie vallen. Bij de NS kun je tussendoor niet stoppen met een concessie, is net gezegd, maar bij ProRail kan dat opeens wel. Als je er een zbo van maakt, betekent dat namelijk ook gelijk het einde van de concessie. Tegen de NS zeggen we "three strikes and you're out", maar tegen ProRail zeggen we: nul strikes en je bent gelijk ambtenaar.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Bij de NS is geen sprake van privatisering en bij ProRail wel. Bij de NS wordt de staatssecretaris ook aangesproken op wifi, wc's en reisplanners, maar toch maakt ze van de NS geen zbo. Ook bij ProRail wordt ze op zaken aangesproken; daar maakt ze ineens een zbo van.

De **voorzitter**:
En de vraag is?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Waarom gaat de staatssecretaris niet in op onze kritiek over de aansturing? Die kritiek betrof namelijk vooral het ministerie zelf. Niet de aangestuurde, maar de aanstuurder was het probleem. Wij hebben constant gevraagd waarom de staatssecretaris — dat was inderdaad een andere staatssecretaris, daar heeft deze staatssecretaris gelijk in — zo slecht aanstuurde, waarom zij geen aandeelhoudersvergadering bezocht en waarom er op het ministerie zo veel ziekteverzuim en zo'n gebrek aan kennis was. Dat was onze kritiek!

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik heb net al aangegeven dat het binnen mijn departement op dit punt beter kan en daar zijn wij hard mee aan het werk. Ik vind de samenvatting van het debat van de afgelopen jaren die de heer Van Helvert geeft op zijn minst behoorlijk eenzijdig. Als ik de teksten van de Kamer erbij haal, krijg ik een andere indruk. U hebt stelselmatig gevraagd om de raad van commissarissen naar huis te sturen, u hebt gezegd dat de organisatie onder het ministerie als een soort Rijkswaterstaat moet komen. Sommigen hebben gezegd dat wij dat gisteren allemaal nog zouden moeten veranderen. Het is mogelijk dat dat de heer Van Helvert een klein beetje ontgaan is, dat mag, maar mij is het niet ontgaan. Ik heb er ook naar geluisterd en ik begon mijn bijdrage met dat te erkennen. De stap die ik wil voorbereiden, is een stap die de verbeteringen die nu in de organisatie worden doorgevoerd wil ondersteunen.

Als ik NS en ProRail vergelijk, dan is er een cruciaal verschil: NS is een nv en ProRail een bv. Voor een organisatie die 100% publieke taken uitvoert, is de vorm van een bv niet passend. Dat is ook een opvatting die ik van velen in het debat heb gehoord. Laten we aan het eind van het jaar met een voorstel naar u toekomen, u kunt dan beoordelen of dat een verstandige stap is. Laten we dan afwegen welke vorm het meest geëigend is.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris zei dat ze mensen in de Kamer iets heeft horen zeggen; dat kan. In de Kamer wordt veel gezegd. Ik heb geen van die zaken die de staatssecretaris noemde zelf genoemd. Ik heb wel kritiek gehad op de raad van commissarissen, maar dat is iets anders dan vragen om het als een agentschap onder het ministerie te hangen. De directeur van ProRail laat goede cijfers zien, hij wekt vertrouwen en brengt vernieuwingen aan. Ik vraag mij af waarom de staatssecretaris van mening is dat deze directeur die met veel tamtam gehaald is, als ambtenaar beter gaat presteren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals, twee dingen. Ten eerste heb ik aangegeven dat verschillende Kamerleden hiertoe hebben opgeroepen. Ik heb u er niet persoonlijk op aangesproken, maar u bent niet de enige die daarover een standpunt had. Velen van u hebben, ook in debatten met mijzelf, om die directe sturing gevraagd. Daar heb ik natuurlijk naar geluisterd, want zo gaat dat in een debat en in een democratie. Ten tweede gaat het mij er niet om dat de directeur van ProRail beter gaat presteren. Dat is helemaal niet de kern van mijn probleem. Sterker nog, ik ben het met u eens dat hij uitstekend functioneert, geweldig, hartstikke goed. Op het moment dat sprake is van de verantwoordelijkheidsvraag die u nu bij mij neerlegt op tal van momenten, moet ik niet kunnen zeggen dat ik er niet over ga. Zo simpel is het. We kunnen daar samen een verandering in aanbrengen. Het hoeft niet zo te zijn als de heer Van Helvert voorstelt dat mensen allemaal onmiddellijk rijksambtenaar worden. Nogmaals, er zijn varianten denkbaar waarbij een organisatie publiekrechtelijk is, maar met een minimale wijziging in het systeem. Mijn persoonlijke opvatting, vooruitlopend op de troepen, is dat dat misschien wel de meest verstandige wijziging is. Maar dat moet u aan het eind van het jaar beslissen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De staatssecretaris vraagt ons eigenlijk om een mandaat en ik vind het netjes om daar even op terug te komen. Ik denk dat een deel van de verwarring ontstaat omdat dit een voorstel is dat in de context van een reactie op het Fyrarapport wordt gedaan aan de Kamer, terwijl er niet direct een relatie ligt met het Fyra-debacle. Dat ongemak snap ik ook wel. Ik snap ook dat de staatssecretaris zegt dat zij heel vaak door de Kamer wordt gevraagd om direct in te grijpen; de Kamer doet dat ook weer op basis van veel signalen uit het veld. In de huidige vorm betekent dat heel veel tussenlagen, heel veel afstemmingscircuits en dat kan wellicht efficiënter.

De staatssecretaris komt aan het eind van het jaar met een voorstel en we hebben vlak daarna de discussie over de ordening. Aan de heer Madlener is toegezegd dat het scenario van één holding van NS en ProRail ook zal worden onderzocht. Mijn zorg is dat we daarmee twee keer vlak na elkaar een discussie hebben die tot een wijziging van de positie van ProRail kan leiden. Ik kan mij voorstellen dat

dat tot onrust bij het personeel leidt. Hoe ziet de staatssecretaris die timelag? Volgens mij is die uiteindelijk maar een paar maanden. Is dat de moeite waard? En zal zij met één voorstel naar de Kamer komen of komt zij, waarop zij zonet hintte, met een uitwerking van verschillende scenario's en een voorkeursscenario?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat laatste, want dat lijkt mij het meest recht te doen aan hetgeen de Kamer beoogt en ook eerder steeds heeft gevraagd. Als ik had gedacht dat het nog een tijd kon wachten, dan had ik dit voorstel niet gedaan. Ik denk echt dat dit, in mijn woorden, een "no regret"-stap is. Ik heb dat ook zo ervaren in de afgelopen maanden. Het betekent niet dat je een organisatie permanent nieuwe wijzigingen laat ondergaan. In een holdingsituatie zal een organisatie altijd publiek moeten zijn, maar niet per se één grote organisatie. Dat zegt ook niemand in de Kamer. Overigens zie ik deze stap niet als een stap op weg naar een holding. Ik ben nu niet hier om allerlei voorkeursscenario's in die andere scenario's te geven, maar dat beoog ik ook niet. We hebben in het verkeer tussen de Kamer en mij gezien hoe de debatten in de afgelopen jaren gedomineerd zijn geraakt door de verantwoordelijkheidsvraag. Ik moet die gewoon vol kunnen waarmaken en niet pas in een nieuwe situatie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Misschien is het moment van de timing ook een moment waarop de Kamer goed kan beoordelen wanneer we de verschillende scenario's, waarin de staatssecretaris natuurlijk al wat meer inzicht heeft, kunnen zien. Dan kunnen we ook beoordelen of er eventueel sprake is van een dubbele stap, maar dat bespreken we te zijner tijd.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Laten we er vooral voor zorgen dat we de mensen die bij ProRail werken heel houden. Daar gaat het ons allemaal om. Ik vind dat signaal terecht en ik sta daar ook voor.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben het in dezen roerend met de staatssecretaris eens. Wij bevragen haar — dat gold ook voor haar voorgangers — over ProRail. Ik ben hier ongelooflijk blij mee. Mijn fractie is al een tijd voorstander van een holding, dus wat ons betreft zou het wel een stap die kant op mogen zijn, maar ik vind deze stap heel goed.

Nu we toch over ProRail spreken, heb ik een concrete vraag. De staatssecretaris zal misschien zeggen dat zij er niet over gaat. Er vinden veel meer werkzaamheden overdag plaats. Dat is goedkoper, dat spaart kosten uit. We hebben het net gehad over de Fyra en het vervoer in de Randstad en richting Brussel. Als er meer werkzaamheden overdag plaatsvinden, dan zal dat leiden tot meer vertraging voor de reiziger in plaats van minder.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat kan. Ik heb een uitgebreide brief naar de Kamer gestuurd over de toekomst van beheer en onderhoud. Ook daarin zitten scenario's. Ik vind het een heel goed idee om daarover uitgebreid met de Kamer te spreken. Ik heb bij het schrijven van de brief juist het belang van de reiziger in het achterhoofd gehad. Ik denk wel dat dat debat op een ander moment en veel langer gevoerd moet worden.

De **voorzitter**:
Die brief staat voor de procedurevergadering van aanstaande woensdag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Weet de staatssecretaris of deze keuze van onderhoudswerkzaamheden ook effect heeft op het vervoer op de verschillende stukken van de hogesnelheidslijn of het vervoer Amsterdam-Schiphol-Den Haag-Breda?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is nu niet met een nagelschaartje te knippen. Je kunt nu niet zeggen: dit is het gevolg op dit moment voor die lijn. Het gaat veel meer om de algemene gedachte dat we nu elk jaar meer dan 100 miljoen overhouden die we niet kunnen besteden aan beheer en onderhoud. Dat heeft helemaal niet alleen met geld te maken, zoals de redenering is. Het gaat er juist om dat het mij een doorn in het oog is dat we dat geld nu niet kunnen besteden. Daar wil ik heel graag langer over spreken met de Kamer, maar op een ander moment.

De **voorzitter**:
Volgens mij gaat u nu naar het laatste blokje.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Er zijn nog een of twee vragen uit dit blok blijven liggen. Die moet ik nog even beantwoorden. Het spijt me.

De **voorzitter**:
Ja, dat moet zeker.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Er is gevraagd of we Infraspeed niet kunnen integreren. Nee. Het korte antwoord is dat dat niet kan. Er ligt een contract voor 25 jaar. Dat kan ik niet opzeggen, tenzij ik het volledig afkoop. Ik zou de Kamer niet willen vragen om dat te doen, want dan gaan we echt het schip in.

De heer Houwers heeft gevraagd of het probleem — ik denk dat hij dat goed gezegd heeft — niet alleen een kwestie is van structuur, maar ook van cultuur. Dat is het ook, zeker. Daar heeft hij gelijk in. Het gaat ook over de wijze waarop je hands-on de mentaliteitsverandering in organisaties bewerkstelligt, waardoor we veel preciezer zijn in welke problemen we oplossen, of dat onze problemen zijn of dat we ze afschuiven. Dat geldt eigenlijk voor alle partijen, ook het departement, in het spoor. Ik denk dat dat goed beschreven is door de enquêtecommissie. Je kunt wel heel erg rolvast zijn en zeggen dat je er niet over gaat of dat het een probleem van de ander is, maar daarmee los je het niet op. Die cultuurverandering zal dus overal moeten worden bewerkstelligd, ook bij ons op het departement. Dat vind ik heel belangrijk. Daar werken we ook echt heel erg aan.

Dan kom ik bij het laatste blok. Er is hoop.

De **voorzitter**:
Mijnheer Madlener, hebt u nog een vraag over het vorige punt?

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, over Infraspeed. Dat is de beheerder van de hsl. Nu hebben we net gehoord dat een aantal problemen van die hsl niet zozeer aan de NS toe te schrijven zijn, maar toch ook aan de beheerder. Ik lees dat de beheerder ongeveer 105 miljoen euro per jaar aan subsidie krijgt van de rijksoverheid. Voldoet Infraspeed wel aan de gestelde eisen? In hoeverre is Infraspeed verantwoordelijk voor de problemen op die lijn?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Infraspeed voldoet voor zover ik weet gewoon aan de gestelde eisen. Hij is wel nodig voor het verbeterplan, omdat daar alle partijen in samen moeten werken om het probleem echt op te lossen. Daarbij hebben we dus ook de bijdrage van Infraspeed nodig. Het is echter niet gezegd dat Infraspeed nu niet voldoet aan de prestaties die wij van hem verlangen.

De heer **Madlener** (PVV):
Als ik het goed begrijp, heeft de staatssecretaris hiernaar gekeken en geconcludeerd dat Infraspeed volledig voldoet aan alle contractuele verplichtingen waar het gaat om het onderhoud van die lijn en op geen enkele manier een sanctie of iets dergelijks zou moeten krijgen op die toch 105 miljoen euro subsidie per jaar.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, voor zover ik nu weet is dat zo. Dat neemt niet weg dat Infraspeed ook geroepen is om een bijdrage te leveren aan de verbeteringen die nodig zijn. Daar kan hij niet wegkijken, laat ik het maar even zo scherp zeggen.

Dan kom ik, last but not least, bij het toezicht. Daar heeft een deel van de Kamer over gesproken en dat is terecht. In het rapport staat scherpe kritiek op het functioneren van de organisatie van de ILT. Ik denk dat het goed is om vast te stellen dat we ons die kritiek ook echt aan moeten te trekken. De ILT, waar een nieuwe inspecteur zit, erkent dat die kritiek moet leiden tot een koerswijziging. Dat is onvermijdelijk. Ik denk dat het beter was geweest — laat ik dat gewoon toegeven — als men daar in het meerjarenprogramma apart aandacht aan had besteed. Dat was overtuigender geweest. Het is jammer dat dat niet opgeschreven wordt, maar dat het wel gebeurt. Daar wil ik u alvast maar iets over zeggen. Men is gestart met verbeteringen voor de gehele organisatie. Dat betekent onder meer dat het publieke belang in de uitoefening van taken scherper voor ogen moet worden gehouden. Als er signalen komen, moet daar bijvoorbeeld alerter op worden gereageerd. De inhoudelijke betrokkenheid van het management wordt vergroot bij complexe en langdurige trajecten, bijvoorbeeld de vergunningverlening voor een nieuw treintype. De ILT gaat uit van het principe "vertrouwen, tenzij" maar er moet wel voortdurend getoetst worden of dat vertrouwen ook gerechtvaardigd is. Er komt dus wat dat betreft een vernieuwde taakopvatting van de inspectie. Men werkt intensiever samen met buitenlandse inspecties, bijvoorbeeld bij de toelating van de Eurostar en bij fysieke inspecties van de trein of bij de fabrikant. Als men bijvoorbeeld ergens nieuwe sprinters bestelt, gaat men daar ook naar toe. Voor het bewerkstelligen van een blijvende cultuurverandering — daar komt-ie, mijnheer Houwers — en een heroriëntatie op de organisatie en werkwijze is echter wel een traject nodig dat gewoon tijd kost. Dat heb je gewoon niet met een vingerknip geregeld. De ILT zal in het jaarverslag rapporteren over de inhoud en het vorderen van het traject dat men nu doorloopt, en ik zal de Kamer daar in de tussenliggende periode ook over informeren, zeg ik in reactie op de heer Van Helvert. Ik heb de laatste tijd veel met de inspectie gesproken, ook hierover. Ik heb ook eerder wat ervaring opgedaan met transitietrajecten bij inspecties en ik heb de indruk dat dit nu toch wel echt heel serieus wordt opgepakt.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd wat men doet om het toezicht op de keuringsinstanties te verbeteren. Sinds 2013 worden alle keuringsinstanties jaarlijks aan een audit onderworpen, waarbij wordt gekeken naar een deel van het kwaliteitssysteem. Dit najaar wordt in aanvulling daarop nu een sectorbrede audit op het functioneren van het systeem van certificering uitgevoerd. Men gaat dus niet meer alleen maar kijken naar de individuele audits, maar ook het systeem als zodanig wordt getoetst. Wij bekijken ook specifiek of de keuringsinstantie voldoende in staat is om een onafhankelijk oordeel te vellen over het werk van de fabrikant. Dat was namelijk een van de kwesties waar de enquêtecommissie terecht aandacht voor heeft gevraagd. De uitkomsten van die audits gaan we benutten om dat hele systeem van certificering nog verder aan te scherpen. Wij zullen de Kamer informeren over de voorstellen en uitkomsten daarvan.

De **voorzitter**:
De staatssecretaris maakt het blokje over toezicht af.

Staatssecretaris **Dijksma**:
De heer Van Helvert vroeg of ik van mening ben dat de veiligheid onvoldoende is gewaarborgd met het huidige systeem van certificering en toelating. Nee, het is een proces dat is vastgelegd in Europese regelgeving, maar het gaat wel om de vraag hoe men ermee omgaat. Daar zit de kern van de zaak en daar heeft de enquêtecommissie aanbevelingen over gedaan en die worden nu door de ILT opgevolgd.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg nog hoe ik de aanbeveling beoordeel die ziet op het strikt handhaven van het veiligheidsmanagementsysteem. Het naleven is heel belangrijk, het is een verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming en de ILT handhaaft daar ook strikt op. Dat betekent overigens niet altijd een controle van honderd procent, maar wel een heel risicogerichte controle. Daar waar de meeste problemen verwacht worden, krijgt men ook het meeste toezicht.

Dan vroegen de heer Hoogland en mevrouw Van Veldhoven nog naar de dubbele petten van enerzijds adviseur en anderzijds certificeerder. Er mag geen twijfel bestaan — dat wil ik ook hier gezegd hebben — over de onafhankelijk-

heid van het oordeel van keuringsinstanties. Met het Vierde Spoorpakket worden ook de eisen met betrekking tot die onafhankelijkheid verder aangescherpt. Die wetgeving treedt voor een deel straks in werking — we moeten dat gaan implementeren en dan gaan we ook kiezen hoe we dat nog verder waarborgen — maar daarop vooruitlopend heeft de ILT haar toetsingskader al aangescherpt. Een keuringsinstantie moet beschikken over twee verschillende organisatieonderdelen, namelijk certificering en advisering, en die moeten ook zelfstandig worden aangestuurd. Er wordt geen informatie uitgewisseld tussen de medewerkers van verschillende afdelingen, en de werknemers van de keuringsinstantie kunnen gedurende de looptijd van een project maar in één rol worden ingezet. Je gaat dus hetzij in de certificering, hetzij in de advisering, maar niet in allebei. Waarom wordt de keuze voor een keuringsinstantie aan de fabrikant overgelaten? Het is op grond van EU-regelgeving een vrije keuze van de fabrikant of diens klant, maar er kan alleen gekozen worden voor erkende keuringsinstanties. De ILT doet die erkenning.

Ik heb nog twee laatste vragen en dan ben ik er doorheen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg: kun je alsnog ingaan op de aanbeveling om een certificaat af te geven na een succesvol doorlopen proefbedrijf? Het proefbedrijf wordt voortaan altijd doorlopen door NS. Dat proefbedrijf gaat om meer dan het materieel. Dat gaat ook over het samenspel van personeel, infrastructuur en procedures. Dat is eigenlijk precies zoals mevrouw Van Veldhoven dat voorstelde. De ILT geeft een vergunning af voor de indienststelling van het materieel. Pas daarna kan het proefbedrijf worden uitgevoerd. De toets op de veilige uitvoering van het proefbedrijf wordt door de ILT gedaan. De toets op betrouwbaarheid ligt bij de vervoerder in samenspel met de infrastructuurbeheerder. Wij zien aan de voorkant toe op de resultaten. Wij kijken ook achteraf naar de geleverde prestaties. Wij zullen die werkwijze overigens bij de midterm review weer gaan evalueren en de vraag stellen: is dit het ultieme model?

Kan het overleg over integrale veiligheid vervroegd worden? NS rondt deze zomer de safety case hsl af, inclusief de goedkeuring door een onafhankelijke veiligheidsautoriteit. Na de zomer worden de resultaten besproken in het veiligheidsoverleg. Die gaan in het najaar in de voortgangsrapportage HSL-Zuid naar de Kamer. Einde blok.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De staatssecretaris zei dat de ILT nu ook meer fysieke inspecties gaat doen. Daar ben ik heel blij mee. Was daar een wijziging voor nodig in de wettelijke grondslag of had de ILT dat altijd al kunnen doen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Bij mijn weten was daar geen wijziging voor nodig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dus het feit dat er alleen gecontroleerd werd of het de juiste certificaten had, was een eigen keuze voor de eigen werkwijze van de ILT?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat vermoed ik dan, ja.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Kan de staatssecretaris dat vermoeden op enig moment verder staven?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat zal ik doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dit heeft immers ook betrekking op een heleboel andere terreinen waarbij de ILT ook vaak zegt alleen te controleren of de certificaten op papier kloppen, terwijl GroenLinks regelmatig pleit voor een fysieke inspectie.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, maar misschien is het in algemene zin goed om te zeggen dat de cultuurwijziging niet alleen ziet op wat er nu bij het spoor moet veranderen. Ik zal daar in tweede termijn een nog iets preciezer antwoord op geven, maar de verbeteringen die de inspecteur-generaal inzet, gaan over het toezicht als geheel. Men leert ook van de wijze waarop men het werk in andere sectoren doet. Daar zit niet een soort schot tussen. Dan zou de ongerustheid van mevrouw Van Tongeren misschien terecht zijn.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Veldhoven, is er een vraag blijven liggen? Dat is het geval, maar er is ook een tweede termijn. Ik zou iedereen willen verzoeken om ze daar te stellen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat kan ook.

De **voorzitter**:
Dat lijkt mij heel goed. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoord op de vragen die van de zijde van de Kamer zijn gesteld in eerste termijn. Wij gaan nu naar de tweede termijn. Ik wacht heel even tot mevrouw Van Veldhoven alles heeft. Het woord is aan mevrouw Van Veldhoven.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter, meestal hebben wij nu een derde van de spreektijd in eerste termijn. Ik zal die niet helemaal nodig hebben, maar twee minuten ga ik in ieder geval niet halen.

Voorzitter. Allereerst veel dank aan de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording op vragen over dit belangrijke rapport en over de verbeteringen die wij daarmee voor de reiziger kunnen realiseren. Ik bedank de staatssecretaris voor een aantal toezeggingen, met name voor haar toezegging om te bekijken of we de Benelux-trein of de Intercity direct toch nog wat langer kunnen laten doorrijden, zodat reizigers, in aanvulling op de verbinding die we in Brussel hebben met de Thalys, toch nog wat langer terug kunnen naar Nederland in plaats van dat de dienstregeling van die

twee treinen eigenlijk op hetzelfde moment stopt. Ik dank haar ook voor haar toezeggingen omtrent de marktverkenning.

De staatssecretaris geeft aan dat zij met België wil gaan onderzoeken hoe er voor de reizigers vanuit Den Haag op de reis naar België verdere tijdwinst kan worden geboekt. Natuurlijk kan zij dat niet unilateraal bepalen voor België; dat moet altijd in overleg. Ik wil graag preciseren dat we echt ons best doen om ook voor de bulk van de reizigers vanuit Den Haag, die hardwerkende Nederlanders die graag met een rechtstreekse trein van Den Haag naar Brussel reizen, een reistijdverbetering te realiseren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een goede verbinding met Brussel van belang is voor Den Haag als internationale stad van vrede, veiligheid en recht;

verzoekt de regering om in overleg met de Belgische regering te streven naar een verbetering van de reistijd met de IC direct, ook voor de treinen die direct van Den Haag naar Brussel rijden, en de Kamer te informeren over de uitkomst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (33678).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De marktverkenning blijft toch een bijzondere figuur. We zagen die eigenlijk niet eerder op deze manier op het spoor. Ik vroeg me wel het volgende af. De staatssecretaris vroeg op een gegeven moment: waarom mag de informatie niet bij mij bekend zijn? Ik vraag me ook af of zij niet direct met die geïnteresseerde partijen van FMN heeft gesproken. Zo ja, wat is daar dan uit gekomen? En wat verwacht zij dan dat er nog meer uitkomt in die marktverkenning? Ik vraag ook waarom ze eigenlijk de tussenstap neemt om, wanneer er een beter bod zou komen, de uitvoering eerst aan de NS te gunnen en pas in tweede instantie naar dat onderaannemerschap te gaan. Waarom is die tussenstap nodig?

De staatssecretaris zei dat de ACM betrokken wordt bij de scenario's. Ik wil graag preciseren dat ik graag een advies van de ACM over de scenario's wil. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de parlementaire enquêtecommissie aanbeveelt om een expliciete keuze voor de mate van marktwerking te maken en hiertoe verschillende scenario's uit te werken;

verzoekt de regering, deze aanbeveling over te nemen en de ACM, directie spoor, te vragen om over de verschillende scenario's advies uit te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (33678).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Er waren een heleboel vrij gedetailleerde aanbevelingen over de ILT. Het ging ook mij wat te ver om in dit debat, dat al aardig lang loopt, al die gedetailleerde aanbevelingen één voor één helemaal uit te discussiëren. Ik denk dat dat ook niet per se hoeft, maar het lijkt me wel belangrijk dat we een systematisch overzicht krijgen. De staatssecretaris gaf daar al wat handvaten voor. Ze heeft al een deel toegezegd. Misschien kan ik de motie dus laten vervallen, als zij nog kan toezeggen om systematisch over al die aanbevelingen te rapporteren. Ze kan dan zelf bekijken waar ze dat het beste bij kan betrekken, maar wellicht zou de aanvullende brief over het meerjarenprogramma van de ILT een optie zijn. Ze kan dan in een soort addendum nog aangeven hoe zij meerjarig met die aanbevelingen uit het Fyra-rapport wil omgaan. Ik laat het even aan de staatssecretaris om te overwegen hoe we dat op de beste manier kunnen doen.

We hebben met elkaar veel gewisseld over de openbare aanbesteding. De vraag is of het wenselijk en haalbaar is om dat tijdens deze concessieperiode te doen. Volgens mij zegt de staatssecretaris terecht dat daar geen meerderheid voor te vinden is. Maar ik zou het toch heel goed vinden als we met elkaar het principebesluit nemen dat we dat na afloop van die concessieperiode wel doen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de parlementaire enquêtecommissie aanbeveelt om meer uit de hsl te halen voor de reiziger;

overwegende dat een openbare aanbesteding van de hsl, uitgevoerd indachtig de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie, vervoerders prikkelt om het beste aanbod voor de reiziger te bieden;

verzoekt de regering, voorbereidingen te treffen om de concessie voor de hsl vanaf 2025, of zoveel eerder als mogelijk, openbaar aan te besteden, hiertoe een tijdpad op te stellen en de Kamer hier voor het einde van 2016 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (33678).

De heer **Smaling** (SP):
Meent mevrouw Van Veldhoven echt dat dit, namelijk heel specifiek het aanbestedingspad opgaan, voortvloeit uit een aanbeveling van de enquêtecommissie?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Nee, hoor. De commissie beveelt wel aan om te bekijken of er meer uit te halen is. De staatssecretaris heeft daarvoor het voorstel van de marktverkenning gedaan. Dat vloeit ook niet een-op-een voort uit de conclusies, maar is wel een invulling van die belangrijke conclusie. Wat ik aangaf is een invulling die mijn fractie een heilzame weg lijkt.

De heer **Smaling** (SP):
"Meer eruit halen" is dus synoniem aan "openbaar aanbesteden" voor D66.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
"Meer eruit halen" betekent dat je alle opties bekijkt. Daarom is er ook het voorstel van de staatssecretaris. Ik heb daar kritische kanttekeningen bij geplaatst. Ik vind echter dat we alles moeten proberen en niets op voorhand moeten uitsluiten. Ik vind dus ook dat we dit niet op voorhand moeten uitsluiten. Ik hoop dat de heer Smaling, als ook hij de reiziger echt op één zet, dat met mij eens is.

De **voorzitter**:
Hij schudt nee, zo zeg ik voor de Handelingen.

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord ...

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb nog één laatste opmerking.

De **voorzitter**:
U hebt echt meer dan uw spreektijd verbruikt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ja, maar nog steeds een stuk minder dan een derde van mijn eerste inbreng.

De **voorzitter**:
Nee, het is meer dan een derde. Maar goed, gaat u verder.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het betreft die laatste vraag die ik niet meer bij interruptie had gesteld, over de keuringsinstantie. Er blijft een rare prikkel zitten als een fabrikant zelf de keuringsinstantie voor zijn eigen product kiest. Die keuringsinstantie heeft er dan belang bij om in een goed blaadje te blijven staan bij de fabrikant die zijn product laat keuren. Dat zien we ook bij de sjoemeldiesels.

De **voorzitter**:
U moet gaan afronden, mevrouw Van Veldhoven. Het spijt me. U hebt niet meer rechten dan de rest.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De vraag aan de staatssecretaris is dus of ze in dit geval dan wel vertrouwen heeft — we hebben dat in het geval van de NS niet — in die "Chinese walls".

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Zou het toch niet beter zijn om ervoor te zorgen dat het altijd de klant is die de keuringsinstantie kiest?

□

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Dit is een belangrijk debat, want het zal onderdeel worden van de parlementaire geschiedenis. Dankzij het Fyra-rapport, dankzij de parlementaire onderzoeken in beide Kamers, maar ook dankzij een boek als De ontsporing, van Silfhout en Van den Berg, hebben we heel veel informatie, vaak op een vertellende manier opgeschreven, over de manier waarop we 25 jaar met dit dossier en met het spoordossier in bredere zin zijn omgegaan. Ik vind dat buitengewoon waardevol. Ik hoop dan ook dat dit debat niet de zoveelste noot in het verhaal zal zijn, waarna we over vijf of tien jaar tot de conclusie komen dat we ook nu weer niet de beslissingen hebben genomen die het beste voor sporend Nederland zijn. Maar goed, dat zullen we zien. In ieder geval ben ik wel blij met de manier waarop de staatssecretaris hier antwoorden heeft gegeven.

Mijn fractie hoopt dat NS en ProRail in een holding kunnen komen. Het is onze hoop dat de stappen die de staatssecretaris nu zet, uiteindelijk daartoe zullen leiden, het liefst met zo min mogelijk reuring voor het personeel van ProRail. Ik snap namelijk best dat die mensen een beetje krankjorum worden van de ene na de andere verandering. Ik heb daarbij dus het liefst de setting met het minste gedoe voor de mensen daar.

Een marktverkenning had voor mijn fractie ook niet gehoeven op de manier waarop die nu is opgezet, want eigenlijk is alles nu open en is het heel moeilijk te zeggen waar we uiteindelijk uit zullen komen.

Wij zijn wel buitengewoon tegen het openbaar aanbesteden van de HSL-Zuid. Wij zijn er ontzettend op tegen om de HSL-Zuid uit het hoofdrailnet te nemen. We moeten niet vergeten dat we het wel over een internationale lijn hebben,

maar dat een heel groot deel van de passagiers gewoon binnen Nederland zal sporen. Als we van Breda naar Eindhoven aantakken, wordt het percentage eigenlijk alleen maar groter.

Samenvattend: het is een goed enquêterapport, maar het laat wat weg. Het is alsof je naar een voetbalwedstrijd gaat kijken op het moment dat het al 3-0 staat en je alleen nog meemaakt dat het 4-0 wordt. Vandaar de enige motie die ik zou willen uitspreken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de Fyra-enquête slechts de tweede helft van een slechte voetbalwedstrijd beschrijft;

verzoekt de regering om bij de vervolgacties die uit het rapport voortvloeien ook de eerste helft in beschouwing te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (33678).

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik begin mijn tweede termijn waar ik zonet had willen eindigen. Ik dank de enquêtecommissie hartelijk voor het goede werk dat zij gedaan heeft en waarover wij een goed debat hebben gevoerd. Dat biedt een goede grondslag voor de manier waarop we de komende tijd met de aanbevelingen omgaan en kunnen komen tot een verbetering van de structuur op het spoor. Dat is volgens mij grote winst.

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de parlementaire enquêtecommissie Fyra adviseert om scenario's uit te werken voor de ordening op het spoor op de langere termijn (na 2024);

overwegende dat mede door de tegenstrijdige belangen van de Staat, de reiziger inzake het Fyra-debacle in de kou is blijven staan;

verzoekt de regering, het onderzoek naar de scenario's uit te laten voeren door een onafhankelijk onderzoeksbureau en de opdrachtformulering aan dat bureau te delen met de Tweede Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (33678).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een marktverkenning uitgevoerd gaat worden om te kijken of er betere prestaties dan die van de NS op de HSL-Zuid mogelijk zijn;

overwegende dat NS als concessiehouder van het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid geen onafhankelijke partij is om de uitkomsten van die marktverkenning te beoordelen op haalbaarheid;

verzoekt de regering, de marktverkenning zo op te zetten dat er een onafhankelijke toets door een derde partij op de haalbaarheid van de uitkomsten van diezelfde marktverkenning plaatsvindt;

verzoekt de regering voorts om, als hieruit blijkt dat een beter aanbod mogelijk is, dit als basis te nemen voor het aanbod op de HSL-Zuid en de NS te verzoeken om dit uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (33678).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de uitgebreide antwoorden. Ik ben blij om te horen dat de ILT op het hele terrein uitsluitend uit eigen taakopvatting heeft besloten om papieren inspecties te doen, zodat we haar daar elders ook op kunnen aanspreken.

Ook ben ik er voorstander van om ProRail rechtstreeks onder de bewindspersoon te laten vallen.

Een aantal leden van deze Kamer vindt dat, als marktwerking niet lukt, de conclusie is dat je meer marktwerking moet toepassen. Mijn fractie is daarvan niet overtuigd.

Het is fijn om te horen dat de aanbevelingen uit het onderzoek van de Eerste Kamer, Aansluiting ontspoord, overgenomen worden door de bewindspersonen.

Een van de redenen waarom mijn fractie zo enthousiast is over hogesnelheidsvervoer per trein is het milieuaspect. Daarom blijven wij ook hameren op waar het vervangen

kan worden en op waar het aantrekkelijker kan zijn om aan te sluiten. Ik heb daarover in maart van 2013 een motie ingediend, die is aangenomen. Die ging onder andere over het ticketsysteem. Ik kan me voorstellen dat de staatssecretaris daar hier niet op terug kan komen, maar zij kan dat wellicht op een later moment. Ik heb die motie inmiddels wel gevonden, maar ik heb daar vanavond ook een motie over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat internationale treinverbindingen qua snelheid kunnen concurreren met korte vliegreizen, maar dat het prijs- en serviceniveau achterblijft waardoor reizigers vaak de voorkeur geven aan het vliegtuig;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het prijs- en serviceniveau van internationale treinverbindingen ten opzichte van korte vliegreizen kan worden verbeterd en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (33678).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Die motie gaat over hetzelfde punt, namelijk de reden waarom wij die Fyra zo graag wilden. Wij vonden het ook erg belangrijk dat bij de Fyra was beloofd dat er iets zou komen wat veel sneller zou zijn dan de Benelux-trein. Maar zoals in geuren en kleuren geconstateerd is, hebben wij nu iets dat langzamer is dan de Benelux-trein. Wij hebben er ook kennis van mogen nemen dat er mogelijk meer vertraging komt vanwege de manier waarop ProRail werkzaamheden gaat uitvoeren. Ook daar heb ik een motie over. Als de staatssecretaris die voorbarig vindt, ben ik best bereid om die nog even aan te houden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat spoorwerkzaamheden vaker overdag en door de week zullen plaatsvinden, waardoor de dienstregeling vaker verstoord raakt, met alle gevolgen voor de treinreiziger van dien;

verzoekt de regering om in kaart te brengen hoe treinverkeerbelemmerende werkzaamheden overdag en door de week op het oude "Fyra"-traject tot een absoluut minimum kunnen worden beperkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (33678).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De achterliggende gedachte is dat mensen al lange tijd gerekend hebben op sneller vervoer daar, maar het nu langzamer is. Als je die werkzaamheden overdag en door de week ergens kunt beperken, zouden wij dat graag daar willen. Volgens mij heb ik nu al mijn opmerkingen gemaakt.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik zal het kort houden, want op een aantal punten hebben wij toezeggingen gekregen waar we tevreden mee zijn. Ik begin met de conclusie van dit debat. Die is dat het toekomstige vervoer op de hsl niet is wat het zou moeten zijn, maar dat er in dit debat ook niet meer van kan worden gemaakt. We moeten het nu doen met wat op papier staat en waarvan de NS zegt dat ze dat in 2018 gaat doen. Dat zullen wij of onze opvolgers toetsen aan de realiteit van dat moment.

Het is goed dat er scenario's worden uitgewerkt voor de ordening van de spoorsector en dat die voor het einde van het jaar naar de Kamer komen.

Over de positie van ProRail wil ik iets meer zeggen, maar dat zal ik tot het einde bewaren.

Ik ben blij met de toezegging van de minister van Financiën over de strategie van NS. Hij zal ons een brief sturen waarin hij in ieder geval de kengetallen uiteenzet. Ook zal hij daarin de risico's van het ontplooien van activiteiten in het buitenland voor ons op een rijtje zetten.

Ik was het meest verbaasd over het antwoord van de staatssecretaris over de keuringen van de treinen en de rol van de inspectie. Ik vond het antwoord ook wel ontwapenend eerlijk. De staatssecretaris zei namelijk dat er aandacht aan iets besteed had moeten worden waar geen aandacht aan besteed is. Dan is de kou gelijk uit de lucht en kunnen we snel zaken doen. Het is goed dat dit nu gebeurt. Een klein vraagje is nog wel hoe het kan dat het er dan toch niet in stond. Dat is meer "nice to know" dan "need to know".

Nu ga ik in op de positie van ProRail. Over dat punt heb ik zelf ook wel getwijfeld; dat mag de staatssecretaris best weten. Ik heb me afgevraagd of het goed is om deze stap te zetten, want ons eindbeeld is — een aantal leden van de Kamer delen dat — toch om de NS en ProRail samen te laten gaan. Uiteindelijk gaat het om een publieke taak bij een publieke organisatie. Dat de sturing dan ook publiek plaatsvindt, klinkt simpel, maar uiteindelijk heeft dat ons wel over de streep getrokken in die zin dat wij deze stap nu moeten zetten. Ik kan alleen maar concluderen dat wij, nu wij hier misschien niet formeel maar informeel een go hebben gegeven, benieuwd zijn naar de eerste stappen om dit te realiseren. Ik denk dat het goed is voor de rust op het spoor dat wij de staatssecretaris de ruimte geven om dit nu te doen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Er is veel gesproken en inmiddels kunnen we nog steeds sneller en goedkoper met de bus naar Brussel dan met de trein. In twee uur en drie kwartier brengt Flixbus je voor €9 van Amsterdam naar Brussel. Dus de reiziger staat in die zin nog steeds in de kou.

Ik wil het nog even hebben over de marktverkenning. Er is een marktverkenning waar de NS naar mag kijken en dan komt er een voorstel van een derde partij. De NS mag dan kijken of ze dat kunnen uitvoeren. Als dat niet kan, mag de derde partij dat in onderaanneming uitvoeren. Waarom haalt de staatssecretaris stap twee er niet gewoon uit? Dan is er voor die marktpartij zicht op een markt.

Vervolgens hebben we het in het kader van de marktconsultatie gehad over het gesprek met een andere partij. De staatssecretaris heeft afgelopen maandag een brief gestuurd aan de FMN met een uitnodiging voor een gesprek over de toekomst. Ik begreep goed dat de staatssecretaris in eerdere gesprekken met partijen — want dat had ik uit de rondetafel wel begrepen — nog niet specifiek heeft kunnen kijken naar een voorstel. Ik dacht dat het wel al meer dan eventjes genoemd was. Hoe zit dat precies? Heb ik goed begrepen dat de staatssecretaris dat nog niet heeft ingezien en zich daar nog geen oordeel over heeft kunnen vormen?

Rondom de Fyra-enquête heeft nooit iemand kritiek gehad op ProRail. Dat wil ik toch even zeggen. Sterker nog, de enquête zegt zelfs een paar maal: alleen ProRail heeft nog een keer de vinger opgestoken van "jongens dit gaat niet goed". En toch grijpt de staatssecretaris dit aan om ProRail te pakken en de Nederlandse Spoorwegen op de HSL de 365ste kans te geven. Dat vinden wij raar en dat blijven wij raar vinden, zeker omdat de hele markt in de rondetafel — ProRail, NS, Arriva, Veolia, Syntus, Connexxion, Rover, de Maatschappij Voor Beter OV, de vakbonden, de havenbedrijven en het goederenvervoer — het geen goed idee vindt. Ik vraag me af wat de staatssecretaris doet met dit signaal.

Daarom dien ik de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het in de planologische kernbeslissing HSL-Zuid in 1996 voorziene vervoer van de HSL-Zuid niet tot stand is gekomen;

overwegende dat het kabinet voornemens is om pas in de dienstregeling 2018, een vervoersaanbod te realiseren dat nog steeds niet is wat gepland en gecontracteerd was in 2001;

verzoekt de regering, vast te houden aan de oorspronkelijke ambities,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (33678).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gehoord de spoorsector met hun afwijzing van het plan om ProRail als agentschap op het ministerie van I en M te positioneren;

overwegende dat het kabinet voornemens is vier scenario's te onderzoeken naar de toekomst van de spoorsector en dat vooruitlopen daarop niet gewenst is;

constaterende dat de regering voldoende instrumenten heeft om ProRail aan te sturen;

verzoekt de regering om pas na het scenario-onderzoek voorstellen te doen over de positie van ProRail,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (33678).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een cruciale rol speelt ten aanzien van de veiligheid op het spoor, maar dat in het meerjarenplan 2016-2020 van de ILT de aanbevelingen van de enquête nog totaal niet zijn verwerkt;

verzoekt de regering, de ILT te verzoeken het meerjarenplan 2016-2020 aan te vullen met de implementatie van de organisatiebrede veranderingen en de koerswijziging zoals door de enquêtecommissie Fyra is aanbevolen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (33678).

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik mag hopen dat gewacht wordt met het iets bepalen over ProRail, maar mocht er een onderzoek komen, dan zou ik de staatssecretaris op het hart willen drukken om dat samen

met de spoorsector te doen. Veel liever zie ik, zoals ik ook in de motie stel, dat de staatssecretaris wacht tot haar scenario-onderzoek klaar is om daarna met een voorstel te komen.

De **voorzitter**:
Dan geef ik nu het woord aan de heer Madlener. O nee, ik volg de oude volgorde. Ik geef het woord aan de heer Bruins.

☐

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de als altijd heldere beantwoording. Ik dank ook de mannen en vrouwen van de NS en ProRail, die morgenochtend weer vroeg en fruitig naast hun bed staan om ons te vervoeren. Na zo'n debat is het toch altijd weer een klus om je baan vol goede moed op te pakken. Dus veel complimenten voor die mannen en vrouwen.

De ChristenUnie blijft sceptisch over het voorstel voor marktwerking, omdat het van andere vervoerders vraagt dat ze hun concurrentiestrategie delen zonder dat er een kans op verwerving van een opdracht is. De heer Van Helvert had het er al over: bij de NS moeten we geduld hebben, bij ProRail haast, bij de NS kun je de concessie niet stoppen, bij ProRail wel, bij de NS is het "three strikes out", bij ProRail "nul strikes out" en je wordt ambtenaar. Ik pleit voor rust bij de NS en ProRail, net als voor een gedegen discussie over de totaalvisie en over het stelsel als geheel, voor geen overhaaste beslissingen maar een goede toekomstvisie en voor geen onomkeerbare stappen.

Ik heb slechts twee moties voorbereid, omdat ik denk dat het net een beetje beter en slimmer kan dan in het plan dat er nu ligt. In de eerste motie heb ik alle argumenten op een rij gezet voor waarom een hsl-toeslag toch een slecht idee is. Ik hoef er niet verleidelijk bij te kijken deze keer, want dit zijn echt alle argumenten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de tijdwinst van de HSL-Zuid grotendeels wordt bereikt door de kortere route en in veel geringere mate door de snelheid van het materieel;

constaterende dat de hsl-treinen ten noorden van Rotterdam even hard rijden als ten zuiden van Rotterdam en er alleen een toeslag geldt ten noorden van Rotterdam;

constaterende dat er elders in Nederland veel intercitytrajecten zonder toeslag zijn met een hogere gemiddelde snelheid dan het traject Amsterdam-Rotterdam over de hsl;

constaterende dat de hsl-diensten zijn geïntegreerd met het hoofdrailnet en dat de tarieven van intercity's en sprinters van het hoofdrailnet niet zijn gebaseerd op snelheid maar alleen op afstand;

overwegende dat het laten vervallen van de hsl-toeslag zal leiden tot een betere benutting van de hsl door reizigersgroei;

verzoekt de regering, met de NS in kaart te brengen onder welke voorwaarden de hsl-toeslag kan vervallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (33678).

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb een vraag over deze op het oog sympathieke motie. Goedkopere treinkaartjes wil natuurlijk iedereen, maar nu blijkt dit treinvervoer niet rendabel te zijn. Het wordt op peil gehouden met subsidies. Als de heer Bruins die toeslag laat vervallen, moet er dus meer geld bij. Ik heb geen dekking gehoord in de motie. Kan hij aangeven hoe hij dit gaat dekken?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik heb heel bewust de motie op een milde manier verwoord. Ik vraag de staatssecretaris te onderzoeken onder welke voorwaarde de toeslag kan vervallen. Ik denk zelf dat het kan leiden tot een toename van het aantal reizigers en dat, als je het goed onderzoekt, deze motie geen geld kost. Ik zou daar heel graag een onderzoek voor zien. Ik denk dus dat het een motie is zonder kosten.

Dan de tweede en laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in het treinaanbod voor 2018 ten opzichte van het voorziene aanbod in 2001 tussen Nederland en België minder treinen rijden, met een langere reistijd door de extra stops in Breda, Noorderkempen en Zaventem;

constaterende dat in het treinaanbod voor 2018 NS goedkoper uit is wegens het vervallen van de omweg via Den Haag;

overwegende dat Breda en Noorderkempen in het voorziene aanbod in 2001 werden ontsloten met een aparte verbinding met Antwerpen;

verzoekt de regering, met NS en NMBS een beter aanbod overeen te komen voor de grensoverschrijdende verbindingen met hogere frequenties en kortere reistijden, met als inzet reserveringsvrij twee keer per uur Amsterdam-Rotterdam-Brussel via de kortste route en één keer per uur via Breda-Noorderkempen-Antwerpen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (33678).

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. GroenLinks heeft net ingebracht dat partijen hier beweren dat je, als marktwerking niet lukt, dus meer marktwerking moet hebben. Dat doet me heel erg denken aan Europa. Als Europa niet lukt, zijn er ook partijen die zeggen: dan moet je dus meer Europa hebben. Inderdaad is GroenLinks de partij die dat vaak beweert.

Hebben we lessen geleerd over wat er in dit dossier fout gegaan is? Ja, ik denk niet dat er snel een tweede Fyra zal komen, want die les zal deze staatssecretaris wel geleerd hebben. Maar of de overheid geleerd heeft om niet aan megalomane plannenmakerij te doen, waarbij alle verliezen op de belastingbetaler worden afgeschoven door middel van belastingheffing en waarbij de kosten uit de hand lopen? Ik ben bang dat die les nog lang niet geleerd is. Dan verwijs ik graag naar het huidige verduurzamen van onze economie waarbij duizenden bedrijfjes uit de grond worden gestampt die niet zonder subsidie overeind kunnen blijven. Dat wordt allemaal met belastingheffing gefinancierd. Ik hou mijn hart vast voor de gevolgen op lange termijn voor onze economie. Dat is een vergelijking die misschien niet in dit debat thuishoort, maar bij de Algemene Beschouwingen.

De PVV wil inderdaad die splitsing tussen NS en ProRail graag terugdraaien. Dat kan door middel van een holding. Het zou misschien ook op een andere manier kunnen. Dat is niet de stap die de regering nu neemt. De staatssecretaris heeft gezegd dat ze ProRail een stapje dichterbij gaat brengen. Ik betwijfel eerlijk gezegd of mijn fractie dat zal steunen, want het is net alsof je zegt: ik wil een paar schoenen kopen en ik neem er alvast een mee naar huis. Dan kun je zeggen dat je er alvast een hebt, maar dat is niet wat je wilt. We gaan nu een onderzoek doen naar de hele marktordening. Dat onderzoek juichen wij toe. Moet je dan toch niet even afwachten wat daar uitkomt en gelijk in één keer beslissen tot de wijziging die wij wel willen?

Ik heb gevraagd om in dat marktordeningsonderzoek uitdrukkelijk ook naar andere landen te kijken. Het VK is natuurlijk een voorbeeld van een land dat op marktwerking is overgegaan. Er zijn landen die er een beetje tussenin zitten en er zijn landen die dat helemaal niet doen. Het is belangrijk dat we kijken naar de ervaringen in al die landen. Ik wil de staatssecretaris dus vragen om dat onderzoek met voorbeelden van andere landen in de wereld uit te voeren. Dan gaan we daar aan het einde van het jaar over beslissen, heb ik begrepen. Ik heb verder geen moties.

De **voorzitter**:
Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer.

De vergadering wordt van 22.37 uur tot 22.45 uur geschorst.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik zal eerst de dertien moties van een oordeel voorzien en daarna heb ik nog een set met vragen te beantwoorden. Allereerst de motie van mevrouw Van Veldhoven op stuk nr. 18, waarin mij wordt gevraagd om met de Belgische regering te overleggen om de reistijd met IC direct ook voor de treinen die vanuit Den Haag naar Brussel rijden, te verbeteren. Zoals gezegd kijk ik samen met de Belgen naar verbeteringen. Daar profiteren ook de treinen van en naar Den Haag van. In die zin is de motie ondersteuning van beleid. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

Ik kom op de motie van mevrouw Van Veldhoven op stuk nr. 19. Daarmee vraagt zij mij de aanbeveling van de enquêtecommissie om een expliciete keuze te maken, over te nemen en de ACM te vragen om over de verschillende scenario's advies uit te brengen. Misschien mag ik mevrouw Van Veldhoven vragen om deze motie aan te houden totdat ik een voorstel bij de Kamer heb gedaan. Ja, wij gaan de ACM uiteraard vanuit haar mededingingsverantwoordelijkheid vragen om mee betrokken te zijn bij de opdracht. Daarna moeten wij een politieke afweging maken. Niet alles wat in de scenario's naar voren komt, is iets waar de ACM vanuit haar positie iets over kan zeggen. Als ik iets dergelijks mag formuleren, dan kan mevrouw Van Veldhoven bezien of zij nog steeds vindt dat het onvoldoende plek krijgt. In dat geval kan zij de motie alsnog in stemming brengen. Ik vraag mevrouw Van Veldhoven dus of zij de motie wil aanhouden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Misschien kan ik de motie ook iets anders formuleren. Ik kan de passage "daar waar relevant" toevoegen. Daarmee ontstaat natuurlijk ook ruimte. Het heeft geen zin om de ACM advies te vragen waar dat niet relevant is. Waar het om gaat, is dat er ook een andere partij bij betrokken is. Ik kijk nog even naar de formulering. Desnoods hou ik de motie aan; dat zal ik althans in overweging nemen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Met zo'n toevoeging helpt mevrouw Van Veldhoven mij al wel een heel stuk hoor. Ik ga het sowieso doen. Voor sommige dingen zijn niet per se moties nodig, maar dat is uiteindelijk aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 20 van mevrouw Van Veldhoven en de heer Van Helvert ontraad ik. Zoals gezegd gaan wij in deze concessieperiode niet opnieuw aanbesteden, tenzij er sprake is van wanprestatie: de three strikes. Ik ben niet van plan om vooruit te lopen op uitkomsten van wat wij hierna gaan doen. Als de Kamer de scenario's serieus neemt, kan zij op zijn vroegst op basis daarvan zeggen wat zij wil. Dan kan misschien ook bij de midterm review. Om die reden ontraad ik deze motie.

Dan de motie op stuk nr. 21 van de heer Smaling. Daarin wordt ervoor gepleit om altijd ook de eerste helft van een voetbalwedstrijd in beschouwing te nemen. Ik heb vandaag een paar keer gevraagd: wie kan daar nou tegen zijn? Het antwoord van mij op deze vraag is: niemand, niets staat hieraan in de weg. Ik beschouw de motie als ondersteuning

van beleid, met een smiley erbij, maar die kunnen geloof ik niet in de Handelingen worden opgenomen.

De **voorzitter**:
Alles staat in de Handelingen, ook deze opmerking.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Maar ik snap wel heel goed wat de heer Smaling met een grap zegt. Hij heeft per saldo natuurlijk wel gelijk. Je moet het hele verhaal vanaf het begin in ogenschouw nemen om te kunnen bekijken waar dingen misgingen. Ik ben het daar zeer mee eens.

Met de motie op stuk nr. 22 verzoeken de leden De Boer en Hoogland mij om een onafhankelijk onderzoeksbureau een onderzoek te laten verrichten naar de verschillende scenario's. Het is een lang verhaal, maar ik kan er kort over zijn: ja, dat gaan we doen. Ik zal er graag voor zorgen dat die uitwerking onafhankelijk plaatsvindt en dat er niet wordt aangekoerst op één scenario. Wij maken gebruik van informatie van onderzoeksbureaus. Ik denk dat de motie op die manier ondersteuning van beleid kan zijn. Ik laat het oordeel erover aan de Kamer.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb expliciet gevraagd of dat onderzoeksbureau ook uitdrukkelijk kijkt naar andere landen om ervan te leren hoe zij het doen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat gaan we doen. Ik denk overigens dat we de Kamer daar ongetwijfeld nog over zullen informeren. Dat is namelijk al eerder door de Kamer gevraagd.

Ik ga verder met de motie op stuk nr. 23 van mevrouw De Boer, waarin staat: "als hieruit blijkt dat een beter aanbod mogelijk is, dit als basis te nemen voor het aanbod op de HSL-Zuid". Ik beschouw deze motie als ondersteuning van beleid. Oordeel kamer.

Het punt bij het verzoek in de motie op stuk nr. 24 van mevrouw Van Tongeren is dat het prijs- en serviceniveau een zaak van de vervoerders is. Die moeten een goede mix maken van prijs en service en daarbij zo veel mogelijk rekening houden met wat hun klanten willen. Er is een open access. We krijgen bijvoorbeeld in 2017 ook de Eurostar. Omdat het echt een zaak is van de vervoerders, moet ik de motie ontraden. Wij kunnen dat niet zelf gaan doen.

Ik zou mevrouw van Tongeren willen verzoeken om haar motie op stuk nr. 25 aan te houden. De brief ligt net bij de Kamer en de Kamer moet die nog in procedure nemen. Wat mevrouw Van Tongeren verzoekt, vraagt echter om een uitgebreid debat. Dat debat gaan we voeren en daar zie ik ook naar uit. We moeten dat debat mijns inziens niet op voorhand met een motie belasten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Zoals ik al zei, ben ik bereid om mijn tweede motie aan te houden. Bij de eerste motie wil ik nog wel wat verder puzzelen met de staatssecretaris, want hoe gaan wij ooit een gelijk speelveld tussen trein en luchtvaart krijgen op de kortere afstanden? Ik vraag dat ook met het oog op de andere pet van de staatssecretaris, klimaat. Daarvoor is dit echt heel erg dringend noodzakelijk. Als op het deze wijze niet kan, hoor ik graag op een ander moment wat er dan wel mogelijk is. We lossen het niet op door het aan de markt over te laten. Zo zie je nu al dat alle nachttreinen eruit gaan en dat er veel meer heel goedkope korte vluchten komen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Gisteren hebben we een heel goede internationale bijeenkomst gehad over de treinlijnen in Europa voor passagiers. Daarbij spraken we ook over de vraag hoe we die aantrekkelijker kunnen maken. Dat heeft ook te maken met het delen van open data en het makkelijk maken om over de grens te reizen, bijvoorbeeld door iets aan de tickets te doen. Daar heeft zij ook al eerder met de regering over gesproken. Toen hebben wij goed bekeken welke stappen we nog kunnen zetten. Overigens zal het ook voor een deel van de vervoerders moeten komen, want wij kunnen natuurlijk niet zelf met dit aanbod komen.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (33678, nr. 25) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Dijksma**:
In de motie op stuk nr. 26 zegt de heer Van Helvert dat we terug moeten gaan naar 2001. In het debat heb ik al aangegeven dat de Kamer op meerdere momenten in meerderheid hierover besluiten heeft genomen. Ik schaar hem nu niet onder die meerderheid, maar ongetwijfeld heeft de CDA-fractie wel een keer een voorstel gesteund, al was het maar omdat ze onderdeel uitmaakte van de regering. De heer Van Helvert gaat nu alsnog helemaal terug en dat is onmogelijk. Het is volgens mij, gelet op de concessie die net is afgesproken, ook niet helemaal fair. Om die reden moet ik de motie ontraden. Ik zal er echter wel voor zorgen dat binnen de huidige mogelijkheden het aanbod zal worden geoptimaliseerd.

In de motie op stuk nr. 27 van de heer Van Helvert vraagt hij de regering te wachten met voorstellen over de positie van ProRail. Ik zou daar twee kanttekeningen bij willen maken. Ten eerste is het niet zo dat we de concessie aan ProRail opzeggen. Dat werd zojuist wel even gesuggereerd, maar daar is sowieso geen sprake van. Ten tweede is het op voorhand niet zo dat de werknemers onmiddellijk ambtenaar worden als je de organisatie waar zij werken, publiekrechtelijk maakt. Misschien heb ik deze beide vooronderstellingen hiermee weggenomen. Ik stel verder vast dat ik de ruimte neem om met voorstellen te komen. Ik zal die aan het einde van dit jaar bij de Kamer neerleggen. De scenario's zullen overigens begin volgend jaar klaar zijn. Eerlijk gezegd zal ik tot die tijd uiteraard juist rekening houden met de belangen van de mensen die het betreft. Daarop sprak de heer Van Helvert mij aan, en dat vind ik terecht. Ik zal ook in overleg treden met ProRail zelf en anderen over een goede manier om de scenario's aan de Kamer voor te leggen. Gelet op het tijdstip, hoeven wij nu niet het hele debat over te doen; dat ben ik niet van plan.

Ik zal die voorstellen bij de Kamer neerleggen. Op dat moment zegt de Kamer welke keuze zij maakt, maar ik doe wel een voorstel. Om die reden ontraad ik deze motie, want die maakt mij dit op wat kortere termijn feitelijk onmogelijk.

De motie van de heer Van Helvert op stuk nr. 28 beschouw ik als ondersteuning van mijn beleid. Ik zie dat de heer Van Helvert blij verrast is, maar hij heeft gewoon een punt. Mede in antwoord op vragen van mevrouw Van Veldhoven kan ik zeggen dat het mij beter lijkt dat er inderdaad een aanvulling komt op dat meerjarige plan. Ik denk dat dat de meest praktische manier is om in te gaan op de aanbevelingen die men in de organisatie nu eigenlijk al aan het opvolgen is. Ik laat het oordeel over deze motie dus aan de Kamer.

Ik kom bij de motie-Bruins op stuk nr. 29. In het debat met de heer Madlener bleek haarscherp waar de pijn zit. De heer Bruins zegt weliswaar dat het een verkenning is, maar die heeft wel het oogmerk om iets te bereiken, en ik heb daar nu gewoon geen geld voor. Dat is ook een keuze, maar ik moet daar gewoon helder in zijn. Ik ontraad deze motie dus, ook vanwege het feit dat het uiteindelijk een ongedekte cheque zal blijken te zijn.

In zijn motie op stuk nr. 30 begint de heer Bruins eigenlijk mee te schrijven in de dienstregeling. Wat dat betreft zijn de opeenvolgende woordvoerders van de ChristenUnie consistent, want volgens mij hebben voorgangers van de heer Bruins dit wel vaker gedaan. Helaas is het in dit geval geen verstandig voorstel. Om die reden moet ik de motie ontraden. Ik heb ook uitgelegd waarom het niet verstandig is. Als wij Breda en Noorderkempen zouden overslaan, zouden wij gewoon te veel reizigers missen. Alle opties worden echt bekeken. Dat is ook gebeurd; vandaar dat ik zo goed antwoord kan geven op de vraag van de heer Bruins. Als er meer mogelijk is, komt dat wel uit de marktverkenning, zou ik zeggen. Dat gaat dan echter op een andere wijze dan via het zomaar op voorhand schrappen van stations.

De heer Van Helvert vroeg samen met mevrouw Van Veldhoven hoe het staat met het gesprek met de FMN. Hoe gaan wij om met de marktverkenning? Waarom schrap ik de tweede stap niet? Daarnaar heeft de heer Van Helvert gevraagd, zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven, voordat zij zich er zorgen over maakt; ze is nog jarig, dus dat moeten wij niet hebben. Die stap kan ik niet schrappen omdat ik niet zomaar eenzijdig de concessie op voorhand kan opzeggen. Als de stap wordt overgeslagen waarbij aan NS de mogelijkheid wordt gegund om het beter te doen, doe je dat feitelijk wel. Dat is niet mijn voornemen.

De Benelux-treinen gaan niet langer doorrijden, zo zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven om misverstanden te voorkomen. Tot 2018 rijdt de IC Brussel over Den Haag. Daarna gaan wij Den Haag nog vier keer bedienen. Reizigers kunnen dan ook overstappen in Breda om sneller in Brussel te zijn. Het is dus een overstap.

Gevraagd werd verder om systematisch te rapporteren over de verandering bij ILT. Zoals ik zo-even al zei in reactie op de motie op stuk nr. 28 van de heer Van Helvert, lijkt het mij goed dat wij daarvan bij het meerjarenprogramma in een soort addendum of aanvullende brief al een eerste proeve laten zien.

Mevrouw Van Veldhoven wilde nog weten of het niet beter is als de klant in plaats van de fabrikant de keuringsinstantie kiest. Beide zijn een optie op grond van de Europese regelgeving. Dit is dus gewoon een kwestie van hoe de markt werkt. Vervolgens wordt de kwaliteit van de keuringsinstantie natuurlijk publiek geborgd via erkenning door de ILT. Zij houdt toezicht op het functioneren van de keuringsinstantie. Die optie zit dus in de wetgeving.

De **voorzitter**:
Een korte vraag, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Vindt de staatssecretaris het wenselijk dat als de klant een Nederlandse partij is, bijvoorbeeld de NS, die klant altijd zelf de keuringsinstantie kan kiezen in plaats van dat die door de fabrikant wordt gekozen? De mogelijkheid daartoe bestaat immers in de Europese regelgeving.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Volgens mij is het probleem juist dat die keuze in de Europese regelgeving niet bij mij wordt neergelegd. Ik kan daar van alles van vinden, maar zo is de regelgeving nu eenmaal.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Veldhoven heeft nog een slotvraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris tegenover deze keuze staat, indachtig de lessen die we uit deze hele enquête moeten trekken. In het rapport staat immers uitgebreid beschreven dat de fabrikant de keuringsinstantie had uitgekozen en wat daar vervolgens allemaal uit voortvloeide.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik heb in de eerste termijn uitgebreid geantwoord op de vraag wat er allemaal nog verbeterd zou kunnen worden ten aanzien van de certificering en het toezicht van de ILT. Die lijn zetten wij nu in. We sturen sowieso nog een brief waarin wij nader in zullen gaan op de aanbevelingen en ik stel voor dat ik daarin nog eens apart in zal gaan op de vraag wat er wel en wat er niet kan en waarom niet.

De heer Hoogland vroeg hoe het kan dat daarover niets in het meerjarenprogramma staat. Laat ik hier maar gewoon zeggen dat dit wel had gemoeten. Het is niet gebeurd, maar we gaan dat rechtzetten. Dat betekent echter niet dat er in de tussentijd niets zal gebeuren.

Ik zal in diezelfde brief ook terugkomen op de brede taakopvatting voor alle domeinen. Mevrouw Van Tongeren vroeg of de ILT nu onder de trein gaat liggen en of dat niet eerder kon. Dat kon eerder ook al, maar destijds had men een andere rolopvatting dan nu. Men heeft nu gekozen voor een meer actieve rolopvatting; dat is die verandering waarover ik net sprak. Dat is ook een effect van de enquête.

Daarmee ben ik aan het einde van mijn bijdrage in tweede termijn gekomen. Ik wil besluiten met het dankzeggen van de commissie. Haar werk heeft grote betekenis gehad, want

laten we eerlijk zijn: ook het feit dat ik hier nu sta, is het directe gevolg geweest van het rapport dat de commissie aan de Kamer heeft gepresenteerd. Dit dossier kent een lange geschiedenis. De Kamer heeft terecht vastgesteld dat wij er alles op moeten richten om de fouten die door de jaren heen gemaakt zijn te voorkomen en dat wij nu op een aantal punten moeten doorpakken. Ook dat ben ik vast van plan. Ik voel mij gesteund door een heleboel zaken die verschillende Kamerleden naar voren hebben gebracht. Laten wij met elkaar in ieder geval de rust in het debat terugbrengen. Dat is van groot belang voor alle mensen die dagelijks op en rondom het spoor hun werk doen. Zij kunnen in de wetenschap verkeren dat er ook in dit huis en bij het kabinet ongelofelijk veel waardering is voor al het werk dat wordt verzet. Het lijkt me van betekenis om ook dat nog even te memoreren.

De **voorzitter**:
Dank u. Daarmee zijn wij aan het einde van dit debat gekomen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over de ingediende moties zullen wij volgende week dinsdag stemmen. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden. Ik dank ook de Kamerleden, de ondersteunende ambtenaren, de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit debat op een andere manier hebben gevolgd. Ik wens iedereen een fijne avond.